** Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor**

**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

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

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**Proiect**

**06.06.2023**

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. 16626 din 09.11.2022, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. **[57/2007](https://idrept.ro/00103869.htm)** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. **[49/2011](https://idrept.ro/00139597.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare,

**Agenția pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de 11.05.2023 că proiectul ***Dezvoltarea infrastructurii de transport judeţean prin modernizarea DJ 714 Glod-Sanatoriu Moroeni-Bolboci-Padina-Peştera,*** propus a fi amplasat în com. Moroeni, sat Dobreşti, DJ 714, jud. 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. 2, pct.10, lit. e, respectiv pct. 13, lit. a;

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***:

Dezvoltarea infrastructurii de transport judetean prin modernizarea DJ714 Glod - Sanatoriu Moroeni – Bolboci – Padina – Pestera propune realizarea unui sector de drum nou, de circa 3,70 km, care să ocolească satul Glod, pe un teren parţial aflat în proprietatea Consiliului Judeţean Dâmboviţa, cu realizarea unei intersecţii cu drumul naţional DN71 la poziţia kilometrică 89+020 pe partea stângă a drumului naţional, traversarea râului Ialomicioara prin intermediul unui pod şi modernizarea traseului existent de la km 3+700 până la km 22+815, intersecţie cu drumul judeţean DJ713, având lungimea de 19,115 km.

#### DJ 714 – TRONSON DE DRUM NOU – KM 0+000 – KM 3+700 :

#### SITUŢIA EXISTENTĂ:

Tronsonul de drum judeţean propus a se executa nou este proiectat pe teren liber de construcţii aflat parţial în proprietatea Consiliului Judeţean Dâmboviţa.

#### SITUAȚIA PROIECTATĂ:

Pentru realizarea drumului la parametrii tehnici care să ofere condiţii optime de siguranţa şi confort rutier, proiectul prevede:

* Executarea de lucrări de construire drum nou ;
* Executarea de lucrări de colectare şi evacuare a apelor meteorice din zona drumului ;
* Lucrări de siguranţa circulaţiei.

**TRASEUL ÎN PLAN:**

În plan traseul drumului se va proiecta şi amenaja pentru viteza de proiectare de 40 Km/h – drum de munte. Viteza poate fi redusă până la 20 km/h pe anumite sectoare, în special în curbe şi serpentine, din cauza limitării lătimii amprizei drumului.

Intersecţia cu drumul naţional DN 71 se va amenaja în T şi pe drumul naţional se propune realizarea unei benzi de accelerare şi a unei benzi de stocaj pentru virare stânga.

Peste râul Ialomicioara se va realiza un pod din beton armat cu 3 deschideri .

Pentru preluarea diferenţei de nivel de circa 143 m de la cota drumului naţional DN71 (617.00) la jonctiunea cu drumul existent ce urmează a fi modernizat (760.00) a fost prevăzută realizarea unui număr de 5 serpentine. Astfel aliniamentele propuse cu lungimea medie de circa 350m au fost racordate cu raze cu lungimi de 50m – 450m şi serpentine cu raza de 20m respectiv 25m.

**PROFILUL LONGITUDINAL:**

La stabilirea configuratiei liniei roşii (proiectate) a drumului s-au avut în vedere atât asigurarea grosimii sistemului rutier proiectat cât şi asigurarea racordurilor cu punctele obligate – drumul naţional DN71 şi drumul existent. De asemenea la proiectarea liniei roşii s-a tinut cont şi de volumele de terasamente rezultate, astfel încât volumul de săpătură să fie aproximativ egal cu volumul de umplutură.

**PROFILUL TRANSVERSAL TIP:**

În funcţie de condiţiile locale din amplasament s-a optat pentru următoarele tipuri de profile transversale:

* **profil transversal tip 1** cu următoarea configuraţie:
* parte carosabilă 6,00 m cu două pante transversale de 2,5%;
* benzi de încadrare 2 x 0.25 m;
* acostamente 2 x 0.75 m.

Profilul se aplică de la km 0+000 la km 0+010, L=10m.

* **profil transversal tip 2** cu următoarea configuraţie:
* parte carosabilă 6,00 m cu două pante transversale de 2,5%;
* benzi de încadrare 2 x 0.25 m;
* acostamente 2 x 0.75 m;
* şant trapezoidal din beton C30/37 pentru scurgerea apelor pe partea stângă;
* canal trapezoidal din beton C30/37 pentru scurgerea apelor pe partea dreaptă;
* parapet metalic de protecţie pe partea dreaptă.

Profilul se aplică de la km 0+070 la km 0+240, L=170m.

* **profil transversal tip 3** cu următoarea configuraţie:
* parte carosabilă 6,00 m cu două pante transversale de 2,5%;
* benzi de încadrare 2 x 0.25 m;
* acostamente 2 x 0.75 m;
* sanțuri trapezoidale din beton C30/37 pentru scurgerea apelor atât pe partea stângă cât și pe partea dreapta ;
* dren longitudinal pe partea dreapta a drumului (amonte de drum) sub șanț.

Profilul se aplica de la km 0+240 la km 3+700, L=3460m.

**STRUCTURA RUTIERĂ:**

Având în vedere natura și valoarea traficului, prevederile din normativului PD 177-2001 pentru dimensionarea sistemului rutier suplu și a recomandărilor din expertiza tehnică drumul va avea urmatoarea structura în măsura să suporte rigorile unui trafic rutier usor:

**Parte carosabilă:**

* strat de uzură din BA 16 rul 50/70 de 4 cm grosime;
* strat de legatura din BAD22.4 leg 50/70 de 6 cm grosime;
* strat de fundație din piatră spartă de 20 cm grosime;
* strat de fundație din balast de 30 cm grosime;
* decapare strat vegetal;

**Acostamente:**

* strat beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm;
* strat de piatră spartă de 20 cm grosime;
* strat de fundație din balast de 30 cm grosime.

**DRUMURI LATERALE:**

În lungul drumului proiectat există un număr de ***2 drumuri laterale*** ce vor fi amenajate cu aceeași structură rutieră cu cea a drumului principal, pe o lungime de 25m respectiv 75m (racordul cu drumul existent).

Amenajare drum lateral la km 3+440, partea dreaptă;

Amenajare drum lateral la km 3+690, partea stângă.

**SCURGEREA APELOR PLUVIALE:**

Pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice s-a prevazut în cadrul proiectului amenajarea de sanțuri, cașiuri, șanturi ranforsate și podețe.

*Sanțurile betonate* se vor executa pereat cu beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm pe strat drenant de nisip de 5 cm grosime și vor avea secțiunea trapezoidală cu lătimea la partea inferioară de 0,50 m și lătimea la partea superioară variabilă, având o suprafața totală de 35100 mp. Pe partea dreapta a drumului (partea spre amonte de drum) se va realiza dren longitudinal sub șanț pentru drenarea apelor subterane împiedicând astfel infiltrarea acestora în corpul drumului.

*Sanțurile ranforsate* se vor executa pereate cu beton armat de ciment C30/37 cu grosimea de 20 cm și vor avea secțiunea trapezoidală cu lățimea la partea inferioară de 0,40 m și lățimea la partea superioară variabilă, având o lungime totală de 7390m.

*Podețe dalate cu l=2.00m sau l=5.00m:*

Pentru asigurarea continuității văilor și descărcarea șanțurilor se prevede amenajarea de podețe dalate alcătuite din elemente prefabricate din beton tip P2 și la capete elemente prefabricate tip CP2. Elementele prefabricate se vor așeza pe o fundație din beton de 1.00 m grosime iar la capete se vor amenaja camere de cădere amonte și albia amonte și aval.

Apele meteorice colectate de pe suprafața carosabilă se vor descărca atât la terenul natural cât și la emisarii din zonă.

**SIGURANȚA CIRCULAȚIEI:**

***Marcaje si indicatoare:***

Pentru asigurarea desfasurarii circulatiei in conditii de siguranta se prevad urmatoarele lucrari:

* marcaje longitudinale si transversale conform SR 1848/7;
* montarea de indicatoare de circulatie conform SR 1848/1,2 si 3;
* parapete metalice directionale de tip semigreu;
* borne kilometrice si hectometrice noi.

**LUCRARI DE ARTĂ:**

Pentru a limita ampriza drumului se vor executa ziduri de sprijin din beton simplu sau armat, cu înalțimi ale elevațiilor variabile de la 1.50m până la 6.00m atât de debleu cât și de rambleu.

Fundația zidurilor de sprijin din beton C20/25 se toarnă pe un beton de egalizare de 10cm, tip C16/20 iar elevația zidului de sprijin se va realiza din beton de ciment de clasa C30/37.

Pe coronamentul zidurilor de sprijin de rambleu s-a prevăzut montarea de parapet metalic de tip H2-H3, încastrat sau montat cu buloane. Zidurile de sprijin se execută pe tronsoane alternative de 5.00m lungime. Săpaturile pentru tronsoanele zidului se vor executa cu sprijiniri și nu se vor ține săpături deschise. Betonul din fundație de clasa C20/25 se va turna bine vibrat, aderent la pereții gropii de fundație pe un strat de beton de egalizare de 10cm, tip C16/20. Demontarea sprijinirilor se va face pe măsura executării betonării și nu se va trece la sapatura pentru tronsonul următor decat după terminarea completă a tronsonului adiacent anterior.

Betonul din elevație de clasa C30/37 se va turna bine vibrat în continuarea betonului de fundație fără a se crea rost de separație.

Pe tot timpul execuției lucrărilor, zona de lucru se va marca și semnaliza corespunzător, asigurându-se vizibilitatea atât pe timpul zilei cât și pe timp de noapte.

In cadrul proiectului au fost prevazute lucrari de reparatii ziduri de sprijin existente si protectia taluzurilor abructe de stanca cu plase.

În lungul drumului se vor amenaja 36 ziduri de sprijin .

**Amenajare intersecție DN71 cu DJ714 la km 89+020, partea stanga:**

La km 89+020 drumul judetean DJ714 intersectează drumul național DN71 pe partea stângă a acestuia.

In profil transversal DN 71, în zona km 89+020, se prezintă astfel:

* lățimea părții carosabile este de 2 x 3,50 m;
* o bandă de circulație pe sens de 3.50m;
* acostamente variabile atât pe partea dreaptă cât și pe partea stângă a drumului național ;
* la intersecția drumului national DN72 cu drumul județean DJ720A, pe partea carosabilă a drumului județean este amenajată, prin marcaj, o bandă de stocaj cu lătimea de 3.00m pentru virajul autovehiculelor la stânga, pe drumul județean DJ720A.

S-a adoptat ca soluție de racordare a drumului județean cu drumul național DN72, racordarea cu arce de cerc cu raza de 12.00m respectiv 10.00m.

*Intersecția cu drumul național DN 71 se va amenaja în T și pe drumul național se propune atât realizarea unei benzi de accelerare cu lătimea de 4.00m, pentru facilitarea accesului pe DN 71, cât și a unei benzi de stocaj pentru virare stânga, aceasta având lățimea de 3.00m.*

Caracteristicile geometrice ale amenăjarii intersecției la același nivel între drumul național DN 71 și DJ714, km 89+020, partea stângă:

* drumul judetean DJ714 asigura accesul locuitorilor comunelor tranzitate către obiective economice dar și către obiective culturale și de turism;
* lățimea părții carosabile a drumului propus pentru amenajare este de 6,00m, cu benzi de încadrare de 2x0.25m, acostamente de 2x0.75m, șanțuri pereate, atât pe partea stângă cât și pe partea dreaptă a drumului județean;
* în zona intersecției pe drumul național, vizibilitatea este asigurată pe 550 m partea stângă (spre Sinaia) şi 500 m partea dreaptă (spre Târgoviște);
* racordarea cu DN 71 se realizează cu arce de cerc cu raza de 12.00 m respectiv 10.00m;
* panta de scurgere a apelor este spre DJ714, cca. 0.418%, dinspre DN 71;
* autovehiculele care intră de pe DJ714 pe DN 71, pot executa atât virajul la dreapta, cât și la stânga datorită vizibilitătii.
* pentru amenajarea intersecției, pe DJ714 a fost montat indicator rutier B2 – *Stop* sia fost prevazut la nivelul partii carosabile marcaj transversal de oprire;

Pe DN71 se propune intervenția asupra sistemului rutier după cum urmează:

***Structura rutieră nouă pe zonele cu casete de lărgire:***

Pentru amenajarea intersectiei DN 71 și DJ 714 și realizarea benzii de accelerare, respectiv de stocaj, este necesară completarea structurii rutiere cu casete de lătimi varibile, acestea având structura după cum urmează:

* 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16 rul 50/70;
* 6 cm strat de legatură din beton asfaltic BAD 22.4  ;
* 8 cm strat de bază din AB 31.5 baza 50/70 ;
* 25 cm strat de fundație din piatră spartă;
* 30 cm strat de fundație din balast ;
* decapare umpluturi din deșeuri menajere circa 1.70m și realizare pat de fundare din balast.

Pe zona cu astfalt a drumului național structura sistemului rutier se va menține, se propune doar frezarea asfaltului pe o grosime de 2-3 cm pentru refacerea marcajului longitudinal și realizarea marcajelor transversale (pentru delimitarea benzii de stocaj) și de asemenea pentru realizarea unei structuri uniforme cu zonele cu casete de lărgire.

**SCURGEREA APELOR PLUVIALE:**

Pentru scurgerea apelor pluviale in lungul drumului national se va amenaja, la marginea partii carosabile, o rigola carosabila pe partea dreapta a drumului national pe o lungime de 140ml.

*Rigolele carosabile* vor fi executate din beton de ciment de clasa C30/37 armat si vor fi acoperite cu placi prefabricate din beton armat.

**TROTUARE:**

Pentru asigurarea circulației pietonale s-a prevazut amenajarea de trotuare cu lățimea variabilă și pe o suprafața totală de 290 mp.

Structura trotuarelor va fi realizată din:

* 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA8 rul 50/70;
* 10 cm beton de ciment C16/20;
* 10 cm strat de fundație din balast.

#### *DJ 714 – TRONSON DE DRUM EXISTENT – KM 3+700 – KM 22+815 :*

#### SITUAȚIA EXISTENTĂ:

Drumul județean DJ 714 apartine domeniului public al judetului Dambovita conform Hotararii de Guvern nr. 1350/2001, anexa nr. 2, pozitia 161. Drumul judetean DJ714 se desprinde din drumul național DN71 în satul Glod din comuna Moroeni la pozitia kilometrica 89+720 pe partea stângă a drumului național. Acesta asigură legatura cu Sanatoriul Moroeni și cu stațiunea de interes national Padina-Pestera. De asemenea DJ714 asigura legatura cu judetul Prahova prin intermediul Drumului de legatura si a drumului judetean DJ713.

Din lungimea totală obiectul proiectului il constituie tronsonul de la km 1+850 (ieșire din satul Glod) până la km 21+965 (intersecție cu DJ 713A), având lungimea de 19,115km.

Drumul prezintă până la Sanatoriul Moroeni un sistem rutier alcatuit succesiv din îmbracăminți asfaltice cu grosimi cuprinse între 8 și 15 cm pe un strat din pietriș cu grosimi cuprinse între 30 și 50 cm și îmbrăcăminte din beton de ciment cu grosimea dalei de 10 – 15 cm pe un strat din pietriș cu grosimi cuprinse între 30 și 50 cm.

Tronsonul de drum județean propus pentru modernizare, fiind situat în zona de munte, este mărginit de pădure atât pe partea stângă cât și pe partea dreaptă a acestuia, de vai, taluze înalte de stâncă și taluze abrupte. Are o parte carosabilă cu lățime variabilă cuprinsă între 2.50 m - 6,80 m, lăţimea platformei fiind pe anumite tronsoane mai mica de 8.00 m. Drumul este realizat în cea mai mare parte la nivelul terenului natural, dar se întâlnesc și zone cu profil mixt rambleu-debleu.

Transversal drumul prezintă un profil cu acostamente și șanțuri din pământ și pe alocuri lucrări de sprijin. Acostamentele drumului au lățimi variabile, sunt balastate, pietruite și in mare parte inierbate.

Curbele nu sunt amenajate corespunzător, supralărgirile și supraînălțările nu sunt în conformitate cu cerintele standardelor si normativelor tehnice pentru un drum de clasa tehnica V. În ceea ce priveşte configuraţia traseului în profil longitudinal acesta are declivități cuprinse între 0.02% și 11%.

Drumul are șanțuri de pământ pe tot traseul și acestea sunt într-o stare mediocră colmatate parțial uneori total cu pământ și vegetație.

Starea de degradare a drumului este determinată în principal de fenomenul de îmbătrânire a asfaltului, structura rutieră având durata de serviciu expirată. Prin îmbătranire asfaltul își pierde flexibilitatea și fisurează, crapă permitând apei de suprafața să pătrundă in fundația drumului cu consecinte asupra scăderii capacității portante. Reparațiile au fost efectuate minimal de-a lungul timpului prin lucrări de întreținere curenta cu actiuni de plombare a gropilor si pana la executarea unor covoare asfaltice. Cu toate acestea ca urmare a stării de degradare, a fisurilor și crăpăturilor multiple patul și fundația drumului sunt alimentate continuu cu apă de infiltrație fenomenul stării de degradare fiind evolutiv fără să mai poată fi stopat prin activitatea de întretinere.

In urma examinarii vizuale s-au mai constatat o serie de deficiente cum ar fi:

* lătime necorespunzătoare a carosabilului;
* acostamente neîntreținute, fapt ce a condus la stagnarea apelor pe partea carosabilă;
* existența unui sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale necorespunzător;
* semnalizare rutieră necorespunzatoare.

Toate acestea, coroborate cu creșterea valorilor de trafic, conduc la accentuarea stării de degradare a drumului.

#### SITUAȚIA PROIECTATĂ:

Pentru aducerea drumului la parametrii tehnici care sa ofere condiții optime de siguranța și confort rutier, proiectul prevede:

* Executarea de lucrări de modernizare ;
* Executarea de lucrări de colectare și evacuare a apelor meteorice din zona drumului ;
* Lucrări de siguranța a circulației.

**TRASEUL ÎN PLAN:**

Lucrările de modernizare se vor realiza cu menținerea traseului existent spre a se evita implicațiile necesare obținerii de terenuri ce aparțin proprietăților private.

In plan traseul drumului se va proiecta și amenaja pentru viteza de proiectare de 40 Km/h – drum de munte. Viteza poate fi redusă până la 20 km/h pe anumite sectoare, în special în curbe și serpentine, din cauza limitării lățimii amprizei drumului.

Lucrările de modernizare au impus corectarea elementelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal precum și realizarea unei structuri rutiere suple care să asigure desfășurarea circulației rutiere în condiții de fluența și cu caracter permanent.

Drumul ce face obiectul proiectului are in prezent un trafic de peste 600 de vehicule etalon autoturisme/zi conform studiului de trafic.

Lucrările propuse vor aduce un plus de siguranță în exploatarea drumului, ceea ce va conduce la creșterea portanței concomitent cu o creștere a vitezei medii de deplasare cu peste 30% față de situația actuală.

**PROFILUL LONGITUDINAL:**

La stabilirea configurației liniei roșii (proiectate) a drumului s-au avut în vedere atât asigurarea grosimii sistemului rutier proiectat cât și asigurarea racordurilor cu punctele obligate (drumuri laterale etc). Linia rosie (proiectata) se va situa cu 15÷30 cm peste cota drumului existent.

**PROFILUL TRANSVERSAL TIP:**

In funcție de condițiile locale din amplasament s-a optat pentru următoarele tipuri de profile transversale:

* **profil transversal tip 4** cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 5,50 m cu doua pante transversale de 2,5%;
* acostamente 2 x 0.75 m;
* santuri trapezoidale din beton C30/37 pentru scurgerea apelor atat pe partea stanga cat si pe partea dreapta;
* dren longitudinal pe partea dreapta a drumului (amonte de drum) sub sant.

Profilul se aplica de la km 3+700 la km 22+815, L=19115m.

**STRUCTURA RUTIERA:**

Avand in vedere natura si valoarea traficului, prevederile din normativului PD 177-2001 pentru dimensionarea sistemului rutier suplu si a recomandarilor din expertiza tehnica drumul va avea urmatoarea structura in masura sa suporte rigorile unui trafic rutier greu:

*Structura rutiera noua (pe zonele cu refacere totala a structurii rutiere, inclusiv casete de largire si zone de refacere fundatii):*

* strat de uzura din BA 16 rul 50/70 de 4 cm grosime, cf. AND 605;
* strat de legatura din BAD22.4 leg 50/70 de 6 cm grosime, cf. AND 605;
* strat de fundatie din piatra sparta de 20 cm grosime, cf. STAS 6400;
* strat de fundatie din balast de 30 cm grosime, cf. STAS 6400.

*Structura rutiera unde se păstrează fundația existentă:*

* strat de uzură din BA 16 rul 50/70 de 4 cm grosime;
* strat de legatură din BAD 22.4 leg 50/70 de 6 cm grosime;
* strat de fundație din piatră spartă de 20 cm grosime;
* pietruirea existentă care se completeaza cca 5 cm și se nivelează.

Acostamente:

* strat beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm;
* strat de piatră spartă de 20 cm grosime;
* strat de fundație din balast de 30 cm grosime.

Deoarece lătimea partii carosabile existente a drumului judetean este insufiecientă, pe aproximativ toată lungimea tronsonului de drum existent care se va moderniza este necesar a se realiza lărgirea părții carosabile a drumului, conform profil transversal tip 4, care se aplică de la km 3+700 până la km 22+815. Lărgirea părții carosabile se va realiza pe o lătime variabilă de la 0.00m, în aliniamente și pe zonele unde lățimea părtii carosabile este suficientă și până la 5.00m, pe anumite serpentine care au raze foarte mici (6.00m) și care necesită supralargire și supraînaltare pentru respectarea unei viteze minime de proiectare de 20km/h.

Pe zonele unde drumul județean este mărginit de văi, taluze înalte de stâncă și taluze abrupte ampriza drumului judetean se va limita cu ajutorul zidurilor de sprijin și a fundațiilor adâncite de parapet.

**DRUMURI LATERALE:**

În lungul drumului proiectat există un număr de ***6 drumuri laterale*** ce vor fi amenajate cu aceeasi structura rutieră cu cea a drumului principal, pe o lungime de 25m.

* Amenajare drum lateral km 6+525, partea dreaptă;
* Amenajare drum lateral km 6+665, partea dreaptă;
* Amenajare drum lateral km 6+960, partea dreaptă;
* Amenajare drum lateral km 7+125, partea dreaptă;
* Amenajare drum lateral km 8+500, partea stangă;
* Amenajare drum lateral km 10+353, partea dreaptă.

**SCURGEREA APELOR PLUVIALE:**

Pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice s-a prevazut în cadrul proiectului amenajarea de șanturi, șanturi ranforsate și podețe.

*Sanțurile betonate* se vor executa pereat cu beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm pe strat drenant de nisip de 5 cm grosime și vor avea secțiunea trapezoidală cu lățimea la partea inferioară de 0,50 m și lățimea la partea superioară variabilă, având o suprafața totală de 35100 mp. Pe partea dreapta a drumului (partea spre amonte de drum) se va realiza dren longitudinal sub șant pentru drenarea apelor subterane împiedicând astfel infiltrarea acestora în corpul drumului.

*Sanțurile ranforsate* se vor executa pereate cu beton armat de ciment C30/37 cu grosimea de 20 cm și vor avea secțiunea trapezoidală cu lațimea la partea inferioară de 0,40 m și lățimea la partea superioară variabilă, având o lungime totală de 7390m.

*Podete dalate cu l=2.00m:*

Pentru asigurarea continuității văilor și descărcarea șanturilor se prevede amenajarea de podețe dalate alcătuite din elemente prefabricate din beton tip P2 și la capete elemente prefabricate tip CP2. Elementele prefabricate se vor așeza pe un o fundație din beton de 1.00 m grosime iar la capete se vor amenaja camere de cădere amonte și albia amonte și aval.

Apele meteorice colectate de pe suprafața carosabilă se vor descărca atât la terenul natural cât și la emisarii din zonă. Se va realiza un numar de 86 podeţe dalate.

**SIGURANȚA CIRCULAȚIEI:**

***Marcaje și indicatoare:***

Pentru asigurarea desfășurării circulației în condiții de siguranța se prevăd urmatoărele lucrări:

* marcaje longitudinale și transversale;
* montarea de indicatoare de circulație;
* parapete metalice direcționale de tip semigreu;
* borne kilometrice și hectometrice noi.

**LUCRARI DE ARTA:**

Pentru a limita ampriza drumului se vor executa ziduri de sprijin din beton simplu sau armat, cu înălțimi ale elevațiilor variabile de la 1.50m până la 6.00m atât de debleu cât și de rambleu.

Fundația zidurilor de sprijin din beton C20/25 se toarnă pe un beton de egalizare de 10cm, tip C8/10 iar elevația zidului de sprijin se va realiza din beton de ciment de clasa C30/37.

Pe coronamentul zidurilor de sprijin de rambleu s-a prevăzut montarea de parapet metalic de tip H2-H3, încastrat sau montat cu buloane.

Zidurile de sprijin se execută pe tronsoane alternative de 5.00m lungime. Săpăturile pentru tronsoanele zidului se vor executa cu sprijiniri și nu se vor ține săpături deschise. Betonul din fundație de clasa C20/25 se va turna bine vibrat, aderent la pereții gropii de fundație pe un strat de beton de egalizare de 10cm, tip C8/10. Demontarea sprijinirilor se va face pe măsura executării betonarii și nu se va trece la săpatura pentru tronsonul următor decât după terminarea completă a tronsonului adiacent anterior.

Betonul din elevatie de clasa C30/37 se va turna bine vibrat în continuarea betonului de fundație fără a se crea rost de separație.

In cadrul proiectului au fost prevazute lucrari de reparatii ziduri de sprijin existente si protectia taluzurilor abructe de stanca cu plase.

In lungul drumului se vor amenaja ziduri de sprijin .

**LUCRARI EDILITARE:**

Elementele apartinătoare operatorului de furnizare energie electrică (stâlpi, cabluri electrice, etc.) aflate în traseul drumului nou proiectat vor fi relocate astfel încât să nu afecteze noul coridor creat. In cadrul proiectului a fost prevazuta relocarea a 20 de stalpi.

#### POD PESTE RAUL IALOMICIOARA :

#### SITUAȚIA EXISTENTĂ:

Drumul județean 714 tronsonul nou traversează râul Ialomicioara, în localitatea Glod, la km 0+040.

In prezent pe amplasamentul lucrării există o punte care traversează râul Ialomicioara și asigură accesul localnicilor la cimitirul din localitate, aflat pe malul drept al raului.

Traversarea albiei se face normal pe albie, printr-o punte dreapta, având suprastructura realizată din grinzi metalice, peste care a fost executată podina din tablă. Puntea are două deschideri, având lungimea de 16.00 m și lungimea totală de 35.00m.

În secțiune transversală, puntea are lățimea totală de 2.00m, prevazută cu mână curentă din țeava rectangulară.

Infrastructura este reprezentata de 2 culee masive din beton și o pilă din beton, fundate, cel mai probabil direct, prin blocuri de fundare din beton simplu, și elevații din beton și beton armat, prevăzute cu banchetă de rezemare, zid de gardă. O parte din elevația pilei este realizată din metal.

Racordurile cu terasamentele sunt realizate prin taluze neprotejate.

#### SITUAȚIA PROIECTATĂ:

Se propune realizarea unui pod din beton armat având lungimea totală de 62.30m și o lățime totală de 10.70 m. În lung podul are 3 deschideri, fiecare de câte 18.00 m și în secțiune transversală o parte carosabila de 7.80m și două trotuare de 1.20m. Infrastructura podului este compusă din două culei masive din beton armat și două pile din beton armat fundate direct pe blocuri de fundare din beton încastrate în stratul de bază. Suprastructura podului este compusă din 3 pachete de grinzi a câte 9 grinzi pe fiecare pachet. Grinzile au lungimea de 18.00m, înalțimea de 0.80m și se vor solidariza cu o placa din beton armat extinsă lateral cu console pe care se montează parapetul pietonal.

**Pod din betoan armat peste pârâul Ialomicioara :**

Având in vedere amplasamentul punții, aceasta se va demola și se va construi noul pod.

**LUCRĂRI LA INFRASTRUCTURĂ**

**Culei și pile:**

Infrastructura podului este alcatuită din două culei masive din beton armat și doua pile din beton armat fundate direct pe blocuri de fundare din beton încastrate în stratul de baza. Blocurile de fundație pentru culei sunt alcătuite din beton simplu C20/25 și au dimensiunile în plan de 9,80x5,30m și înălțimea de 5,50 m.  Elevațiile culeelor sunt alcătuite din beton armat C30/37 și au secțiunea dreptunghiulară cu o lătime de 2,20 m și înalțimea de 5,00 m. Lungimea elevațiilor este de 9.80 m. Blocurile de fundație pentru pile sunt alcătuite din beton simplu C20/25 și au dimensiunile în plan de 9,80x5,40m și înălțimea de 5,50 m.  Elevațiile pilelor sunt alcătuite din beton armat C30/37 și au secțiunea dreptunghiulară cu o lătime de 1,40 m și înalțimea de 4,00 m. Lungimea elevațiilor pilelor este de 8.80 m iar latura scurtă este rotunjită. Peste pile se va executa bancheta cuzineților cu o înalțime de 1,00 m, o lungime de 9, 74 m și o lătime de 1,80 m.

In spatele culeelor se vor executa drenuri din bolovani de rău care se vor descărca prin intermediul unor barbacane din tuburi PVC Ø 110 mm.

Rezemarea tablierului pe culei și pile se va face prin razeme din neopren.

Racordarea cu terasamentele se va face cu placi de racordare și sferturi de con pereate.

**LUCRĂRI LA SUPRASTRUCTURA**

Suprastructura podului se va realiza din grinzi prefabricate precomprimate tip CP I 80 cu lungimea de 18,00 m şi înăltimea de 0.80 m, 27 bucăți în secțiune transversală, solidarizate cu o placă din beton armat extinsă lateral cu console pe care se montează parapetul pietonal.

Podul va avea două benzi de circulație cu lățimea de 7,80 m și două trotuare cu lățimea de 1.20 m. Lătimea totală a podului va fi de 10,70 m. Limita părții carosabile va fi delimitată de trotuar printr-o bordură montată cu garda de 15 cm, iar pentru protejarea pietonilor și evitarea accidentelor se va monta un parapet direcțional la limita trotuar – parte carosabilă. La marginea trotuarului se va monta parapetul pietonal pe grinda de parapet.

Placa de suprabetonare va fi din beton armat C35/45, peste aceasta se va așterne un strat de hidroizolatie de 1 cm (grosime conventională) care se va proteja cu 2 cm de sapă din beton asfaltic BA8, peste care se va așterne straturile căii. Stratul inferior este din beton asfaltic BAP 16, iar stratul de uzură este din beton asfaltic BA 16. In trotuar, peste stratul de hidroizolație se va turna un beton de umplutură C30/37 în care se vor monta tuburi din PVC Dn 110 mm, iar peste stratul de beton se va turna un strat de 2 cm din beton asfaltic BA8.

Scurgerea apelor meteorice se realizeaza prin pantele transversale și longitudinale ale podului, iar acestea vor fi direcționate în afara podului la rigolele sau șanturile proiectate.

**LUCRĂRI LA ALBIE**

Albia râului Ialomicioara se va curăţa şi profila atât amonte cât şi aval pe o lungime de 100.00 m. In amonte se va exeuta o apărare de mal prin realizarea unui zid de sprijin din gabioane, atât pe partea dreaptă cât şi pe partea stângă, cel de pe partea dreapta va avea o lungime de 30,00 m şi o înălţime de 2,00 m, iar cel de pe partea stângă va avea o lungime de 90,00 ml şi o inaltime de 3,50 m. In aval se va executa o apărare de mal prin realizarea unui zid de sprijin din gabioane pe partea dreaptă cu o înălţime de 2,00 m şi o lungime de 45,00 ml, iar partea stânga se va executa o apărare de mal prin realizarea unui zid de sprijin cu o lungime de 81,00 ml şi o înălţime de 6,00 m.

Zidurile de sprijin din gabioane pentru protecţia albiei vor fi fundate direct pe un bloc de fundaţie din beton C25/30.

Amenajarea albiei cu ziduri de sprijin din beton şi gabioane va avea scopul exclusiv de a consolida structura podului, fără a urmări apărarea împotriva inundării şi va fi executată fără a diminua capacitatea de transport a albiei.

**RACORDARILE CU TERASAMENTELE ŞI RAMPELE DE ACCES**

Racordarea cu terasamentele se va face cu zidurile intoarse şi placi de racordare. Plăcile de racordare vor rezema pe culee şi pe o grindă de rezemare din beton. Placile de racordare vor fi prefabricate şi vor avea lungimea de 3.00 m si latimea de 1.10 m.

Podul se va racorda la cota existentă înspre DN 71 nefiind necesare rampe de acces, iar înspre drumul vechi racordarea se va realiza la rambleul noului drum cu rampe de acces.

Imediat după pod pe partea dreaptă, se va realiza un drum de acces la cimitirul din amonte de acesta şi la ferma din aval. Drumul de acces va avea o lăţime de 4.00 m şi va fi realizat în rambleu, se va racorda la drumul existent în momentul de faţa şi se va continua în partea aval până la poarta fermei şi în partea amonte pe 10.00 ml. Pe acest drum de acces se vor amenaja două podeţe dalate din cadre tip P2 cu o lungime de 6.00 ml fiecare şi un podeţ tubular Dn 1000 mm.

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: amplasamentul proiectului este situat parţial (aproximativ 51,2%) în interiorul ariei naturale protejate de interes național, Parcul Natural Bucegi, în zona de dezvoltare durabilă a parcului (conform zonării interne a Parcului Natural Bucegi, aprobată prin H.G. nr. 187/2011 pentru aprobarea Planului de Management al Parcului Natural Bucegi și în interiorul ariei naturale protejate de interes comunitar, sit natura 2000, ROSCI0013 Bucegi.

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

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

h) ariile dens populate: nu e cazul ;

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

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

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

b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

c) mărimea şi complexitatea impactului: 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**