



Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor
Agencia Națională pentru Protecția Mediului
Agencia pentru Protecția Mediului Prahova



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CNAIR S.A. – DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI SUCURSALA BUCUREȘTI S.A. reprezentată prin S.C. BRIDGE CONSULT S.R.L. – Dimonu Ion - reprezentant**, cu sediul în București, Bd. Iuliu Maniu, Nr. 401 A, Sector 6, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Prahova cu nr. 1638 din 03.02.2023, completată cu nr. 8605 din 24.05.2023, în baza Legii nr. 292/2018, *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului* și a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007, *privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

Agencia pentru Protecția Mediului Prahova decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de analiză tehnică din data de 13.06.2023, că proiectul „**DN 1A KM 13+000 – KM 50+400 – SECTOR 3 – KM 49+400 – KM 50+400**”, propus a fi amplasat în Comuna Cocorăștii Colț, DN 1A, nr. km 49+400 – km 50+400, județul Prahova, **nu 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 necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018, *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, Anexa nr. 2, pct. 13 (a); conform criteriilor de selecție pentru stabilirea evaluării impactului asupra mediului din Anexa 3 ale aceleiași legi, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

b) Caracteristicile proiectului:

b.1. Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Tronsonul de drum supus analizei face parte din drumul național principal DN1A Bucuresti - Buftea - Ploiesti – Cheia – Sacele.

DN1A este o alternativa pentru DN1 intre Bucuresti si Brasov, fiind ruta obligatorie pe aceasta



AGENCIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Str. Gh.Gr.Cantacuzino, nr.306, Ploiești, Cod 100466

E-mail: office@apmph.anpm.ro; Tel. 0244 544134; Fax. 0244 515811

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Pagina 1 din 21



portiuone pentru autovehiculele de peste 7,5 t.

Traseul drumului national DN1A, incepe din Bucuresti (km 0+000) si se termina la Sacele DN1 (km 190+789). La km 12+260 este limita administrativa intre Bucuresti si C.N.A.I.R. S.A..

DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

LUCRARI DE DRUM

Sectorul analizat se desfasoara pe teritoriul judetului Prahova intre km 49+400 - km 50+400.

De-a lungul traseului, studiat, sunt prezente defectiuni de tipul: tasari, faiantari in placi sau in panza de paianjen, fisuri si crapaturi multiple pe directii diferite, mai ales transversale si longitudinale, care in cele mai multe situatii sunt extinse si agravate, mergand pana la aparitia unor gropi, la inceput de mici dimensiuni, dar care apoi se extind. Marginile partii carosabile pe multe portiuni sunt degradate, rupte, defectiunile avansand spre interior. Sunt de asemenea intalnite plombe si reparatii cu covoare pe lungime mica, ceea ce confirma existenta unor defectiuni anterioare, grave.

A. Defectiuni ale suprafetei de rulare

▪ Suprafata valurita si refulari

Suprafata valurita se prezinta cu denivelari in profilul longitudinal sub forma unei table ondulate. Frecventa valurilor este de aproximativ 1 m, iar amplitudinea poate varia de la (10...15) mm la (30...40) mm.

Refularile apar cand imbracamintea devenita plastica este impinsa lateral peste imbracamintea nedeteriorata sau chiar peste bordura.

Cauzele formarii valurilor pot fi:

- schelet mineral slab al mixturii asfaltice;
- exces de bitum in mixtura asfaltica;
- bitum de consistenta redusa;
- temperatura ridicata a mediului ambiant;
- trafic intens cu franari si accelerari repetate;
- decelerari frecvente care genereaza forte tangentiale mari;
- sistem rutier realizat necorespunzator.

Prevenirea formarii valurilor se poate face prin:

- proiectarea si punerea in opera a unor mixturi asfaltice corespunzatoare Normativului indicativ AND 605;



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- utilizarea biturilor de clasa tip 50/70 pentru zona climaterica calda si tip 70/100 pentru zona climaterica rece;

Remedierea defectiunilor se poate face prin decaparea sau frezarea stratului valurit si inlocuirea acestuia cu un nou strat realizat dintr-o mixtura de calitate, conform Suprafetele valurite extinse necesita studii tehnico-economice aprofundate.

- **Suprafata cu ciupituri** prezinta o serie de gropite cu diametrul in jurul a 20 mm, adancimea lor putand atinge grosimea stratului de uzura. Ciupiturile pot sa apara izolat (2 – 3 pe m²) sau grupate intr-un numar mare pe m².

Cauzele aparitiei ciupiturilor pot fi:

- la imbracamintile executate cu nisip bituminos, impuritatile existente in nisipul bituminos (bulgari mici de argila sau calcar, resturi de carbune, lemn etc.) care sub efectul circulatiei sunt sfaramate si eliminate;
- impuritati in agregatele naturale;
- neuniformitatea agregatului natural din punct de vedere al duritatii, granulele din roca geliva, alterata sau moale, putand fi sfaramate la punerea in opera prin compactare sau sub efectul pneurilor autovehiculelor si scoase din stratul de uzura ramanand golurile respective;
- utilizarea la fabricarea mixturii asfaltice, pentru stratul de uzura, a unui filer cu cocoloase avand umiditate mare.

Ciupiturile mai pot sa apara pe unele sectoare de drum in apropierea carora se gasesc balastiere in exploatare, fiind cauzate de pietrisul care cade din mijlocul de transport pe partea carosabila si care este presat prin circulatie in stratul de uzura lasand urme sub forma de gropite.

Prevenirea ciupiturilor in imbracamintile bituminoase se poate realiza prin:

- utilizarea unui nisip bituminos fara impuritati;
- folosirea la prepararea mixturilor asfaltice a unor agregate naturale nealterate, care sa aiba aceeasi duritate (evitarea utilizarii agregatelor de balastiera in stratul de uzura);
- utilizarea agregatelor naturale curate si fara impuritati;
- utilizarea unui filer corespunzator, fara cocoloase.

Remedierea suprafetelor cu ciupituri in cazul aparitiei acestora pe suprafete intinse, se poate face prin executarea de tratamente bituminoase sau slamuri bituminoase pe suprafetele afectate.

Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

În cazul apariției izolate a ciupiturilor nu se impun măsuri speciale de remediere într-o primă etapă, având în vedere faptul că aceste suprafețe nu deranjează circulația. Deoarece apa stagnează în gropile existente, accelerând procesul de dezanrobare, sectoarele respective se vor ține sub observație, iar eventualele degradări care apar vor trebui reparate.

B. Defecțiuni ale îmbracamintei rutiere

- **Gropile** sunt defecțiuni cu forme și dimensiuni variabile, care se formează prin dislocarea de material din stratul de uzură sau dislocarea completă a îmbracamintei bituminoase și uneori chiar a stratului suport. Gropile pot apărea izolat sau pe suprafețe întinse.

Cauzele apariției gropilor pot fi:

- amorțirea necorespunzătoare la reparații izolate;
- mixturi asfaltice cu conținut redus de bitum și cu absorbție de apă foarte mare;
- dislocarea unor porțiuni din suprafețele faianțate;
- îmbracaminte din mixtura asfaltică necorespunzătoare;
- dezvoltarea fisurilor și crapăturilor;
- realizarea îmbracamintelor bituminoase pe timp nefavorabil;
- scurgerea pe suprafața îmbracamintei a unor substanțe agresive (benzină, motorină, petrol etc).

Prevenirea apariției gropilor se poate realiza prin luarea următoarelor măsuri:

- dimensionarea corespunzătoare a complexului rutier;
- utilizarea unor mixturi asfaltice cu caracteristici corespunzătoare și punerea lor în opera în condiții tehnice conform prescripțiilor tehnice (agregate curate, tip de bitum pentru zona climaterică respectivă, temperaturi tehnologice în limitele prescrise, compactare suficientă);
- repararea imediată, în tot timpul anului, în stare incipientă a oricărei defecțiuni (fisuri, crapături, faianțări, suprafețe poroase);
- ranforsarea sau reabilitarea complexului rutier la expirarea duratei de exploatare.

- **Pelada** este o defecțiune care constă în desprinderea parțială a stratului de uzură de pe stratul suport. Suprafața apare neuniformă, cu aspect de insule izolate, care jonează circulația rutieră. Cauzele apariției fenomenului de pelada sunt legate de necorespunzătorul stratului de uzură (a criblurii în cazul tratamentelor bituminoase) la stratul suport și pot fi :

- utilizarea unei mixturi asfaltice neomogene;
- punerea în opera a mixturii asfaltice la o temperatură scăzută (sub 100 °C);



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- asternerea mixturii asfaltice fara crearea conditiilor necesare de acrosare (buciardare, amorsare);
- curatarea necorespunzatoare a suprafetei stratului suport;
- neamorsarea sau amorsarea necorespunzatoare a stratului suport;

Pelada poate fi prevenita prin:

- realizarea unei mixturi asfaltice corespunzatoare, conform dozajului prescris de laborator;
- respectarea regimului de temperaturi la prepararea si punerea in opera a mixturilor asfaltice;
- asigurarea unei suprafete uscate si curate pentru asternere;
- amorsarea si eventual buciardarea stratului suport;
- compactarea corecta, imediat dupa asternerea mixturii asfaltice, si la temperatura corespunzatoare.
- se recomanda utilizarea unui bitum de foarte buna calitate, eventual aditivat pentru imbunatatirea adezivitatii.

Remedierea defectiunii se face in functie de marimea suprafetei afectate, astfel:

- prin plombare cu mixtura asfaltica cu agregat marunt, daca defectiunile sunt izolate;
- realizarea unui covor asfaltic, cu decaparea stratului de uzura afectat sau direct peste acesta, in cazul cand suprafetele afectate sunt mari. Efectuarea plombarilor inainte de executarea covorului asfaltic este obligatorie;

- **Rupturile de margine** sunt defectiuni care constau in ruperea si dislocarea imbracamintei la marginea partii carosabile.

Prevenirea acestei defectiuni se poate face prin prevederea imbracamintilor cu incadrari corespunzatoare si asigurarea scurgerii apelor de pe acostamente si din zona drumului.

Remedierea defectiunii consta in completarea portiunilor dislocate cu mixtura asfaltica pe un suport corespunzator si realizarea incadrarii imbracamintei cu pene ranfort concomitent cu asigurarea scurgerii apelor.

- **Fagasele** sunt denivelari sub forma de albie situate mai evident spre marginea partii carosabile in zona de desfasurare a traficului intens.

Fagasele apar pe acea suprafata a partii carosabile (in general linia rotii) care suporta in



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

mod repetat traficul greu.

Fagasele sunt generate de defectiuni ale straturilor bituminoase.

Fagasele pot fi generate si de defectiuni ale complexului rutier, conform Art.30 din prezentul Normativ.

Cauzele aparitiei fagaselor ca defectiuni ale straturilor bituminoase pot fi:

- utilizarea unor mixturi asfaltice cu schelet mineral slab, un continut de bitum ridicat si de consistenta moale;
- temperaturi mari in mixtura asfaltica, care produc degradari ale suprafetei; o insuficienta compactarii straturilor bituminoase.

Prevenirea aparitiei fagaselor:

- dimensionarea complexelor rutiere tinandu-se seama de traficul greu de perspectiva;
- executarea straturilor din structurile rutiere cu materiale de buna calitate;
- compactarea cu utilaje adecvate a tuturor straturilor.

Remedierea fagaselor este complexa si necesita studii pentru stabilirea cauzelor care au condus la aparitia lor. Prevenirea este cea mai buna solutie antifagas, avand in vedere complexitatea si costurile masurilor de remediere. Este necesara asigurarea evacuarii apelor de suprafata si drenarii apelor subterane.

In general se recomanda urmatoarele masuri:

- in cazul in care fagasele au aparut datorita unei imbracaminti bituminoase necorespunzatoare, se va proceda la frezarea stratului si realizarea unui nou strat bituminos, Instructiunilor *AND 547 pentru prevenirea si remedierea defectiunilor la imbracaminti rutiere moderne* si *AND 570 privind prepararea si punerea in opera a mixturilor asfaltice antifagas*;
- in cazul in care cauzele aparitiei acestor defectiuni sunt determinate de structura rutiera, se va proceda la refacerea intregului complex rutier, conform Instructiunilor *AND 547 pentru prevenirea si remedierea defectiunilor la imbracaminti rutiere moderne*.

C. Defectiuni ale structurii rutiere

▪ Fisuri si crapaturi

Fisurile constituie discontinuitati in imbracaminta bituminoasa cu deschiderea foarte fina (sub 3 mm) care apar la suprafata sau in profunzimea stratului bituminos.

Crapaturile sunt discontinuitati cu deschidere mai mare de 3 mm.

Inurma inspectiei tehnice au fost identificate urmatoarele tipuri de fisuri si crapaturi:



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Str. Gh.Gr.Cantacuzino, nr.306, Ploiești, Cod 100466

E-mail: office@apmph.anpm.ro; Tel. 0244 544134; Fax. 0244 515811

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- a) fisuri si crapaturi transversale, situate perpendicular pe axa drumului sau la diverse inclinari fata de acestea;
- b) fisuri si crapaturi longitudinale, situate paralel cu axa drumului sau in axa drumului;
- c) fisuri si crapaturi multiple pe directii diferite;
- d) fisuri unidirectionale multiple.

a) *Fisuri si crapaturi transversale sau inclinate*

Cauzele aparitiei fisurilor si crapaturilor pot fi:

- insuficienta liantului in mixtura asfaltica;
- imbatranirea liantului;
- fenomenul de oboseala datorita conditiilor de exploatare;
- diferente mari de temperatura in intervale scurte de timp;

Prevenirea fisurilor si crapaturilor transversale se poate face prin:

- respectarea compozitiei si a caracteristicilor mixturilor asfaltice stabilite prin studii preliminare de laborator;
- utilizarea unor lianti de buna calitate;
- folosirea mixturilor cu rezistenta la deformatii permanente;

Pentru a intarzia transmiterea fisurilor exista urmatoarele tehnologii:

- introducerea unui strat de mortar asfaltic intre straturile de fundatie, de grosime 2 cm, cu agregate naturale concasate din roci dure;
- interpunerea intre straturi a unei membrane bituminoase compusa dintr-un bitum bogat in elastomeri, acoperit cu un mortar asfaltic realizat la rece in grosime de 1 cm;
- plasarea intre straturi a unor geotextile impregnate;
- utilizarea unor mixturi asfaltice armate cu fibre minerale sau organice;
- armarea straturilor bituminoase cu geogrilile, plase metalice etc;
- prefisurarea constand din provocarea unor fisuri de contractie.

Se mentioneaza ca tipurile de tehnologii pentru intarzierea transmiterii fisurilor nu sunt limitative, putand fi utilizate si alte procedee cu conditia ca acestea sa fie agrementate tehnic conform reglementarilor in vigoare.

b) *Fisuri si crapaturi longitudinale*

Cauzele aparitiei:

- lipsa de decalare intre rosturile de lucru din stratul de legatura si stratul de uzura;



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- sudura necorespunzătoare dintre straturile de uzură de pe cele două benzi de circulație;

Prevenirea apariției fisurilor și crăpăturilor longitudinale se poate face prin:

- realizarea decalării între rosturile de lucru din stratul de uzură și stratul de legătură (10...15 cm);
- executia corectă a rostului longitudinal de lucru din stratul de uzură prin tăierea parțială în axa drumului a stratului turnat anterior;
- utilizarea unor elemente antifisură.

c) Fisuri și crăpături multiple pe direcții diferite

Aceste fisuri pornesc din axa drumului și se desfășoară spre marginea părții carosabile cu ramificații longitudinale sau oblice.

Cauzele apariției fisurilor și crăpăturilor multiple pe direcții diferite pot fi:

- oboseala îmbrăcămintelor bituminoase;
- calitatea necorespunzătoare a amestecurilor asfaltice din care s-a executat stratul de rulare (conținut redus de liant, liant ars cu plasticitate foarte redusă etc);
- îmbătrânirea prematură a liantului bituminos.

Prevenirea apariției fisurilor și crăpăturilor multiple pe direcții diferite se face prin:

- utilizarea unor amestecuri asfaltice performante la executarea stratului de rulare (amestecuri asfaltice stabilizate cu fibre);
- executarea la timp a lucrărilor de întreținere (tratamente, covoare, ranforsari) în cazul oboselii îmbrăcămintei bituminoase.

d) Fisuri și crăpături unidirectionale multiple

Suprafața afectată se prezintă cu fisuri longitudinale foarte apropiate unele de altele, dese, plasate în general în zona întinsă a îmbrăcămintei, datorită refulării stratului bituminos sau formării de fagase pe suprafețele care suportă frecvent traficul greu.

Cauza apariției fisurilor unidirectionale multiple:

- utilizarea la executia stratului de uzură a unei amestecuri asfaltice cu bitum de vâscozitate redusă, în exces.

Prevenirea apariției acestei defecțiuni constă în:

- realizarea stratului de uzură dintr-o amestecură asfaltică cu caracteristici corespunzătoare (de exemplu amestecură asfaltică stabilizată cu fibre).

Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

e) *Remedierea fisurilor si crapaturilor* se realizeaza prin urmatoarele tehnologii:

- colmatarea fisurilor cu mastic bituminos;
- colmatarea crapaturilor cu mixtura asfaltica;
- tratament bituminos simplu;
- covor asfaltic sau imbracaminte bituminoasa, iar in functie de nivelul de fisurare se pot prevedea elemente antifisura pentru intarzierea transmiterii fisurilor in suprafata de rulare.

In cazul fisurilor si crapaturilor multiple pe directii diferite si a fisurilor unidirectionale multiple, prin refacerea imbracamintei bituminoase

- **Suprafetele faiantate** ale imbracamintii bituminoase atesta o capacitate portanta insuficienta a complexului rutier si in consecinta repararea acestora trebuie sa includa si refacerea structurii rutiere in totalitate .

Faiantarile se prezinta sub forma unei retele de fisuri longitudinale si transversale.

Astfel au fost identificate:

- faiantari in panza de paianjen, cu dimensiunea laturii in jur de 5 cm;
- faiantari in placi cu dimensiunea laturii de 5 cm + 10-15 cm.

Faiantarile apar in zonele unde capacitatea portanta este insuficienta.

Cauzele care conduc la faiantare sunt:

- capacitatea portanta insuficienta a complexului rutier;
- infiltrarea apelor in corpul caii;
- incadrarea necorespunzatoare a partii carosabile;
- actiunea traficului greu si repetat;
- oboseala imbracamintei;
- actiunea inghet-dezghetului;
- contaminarea cu argila a straturilor de fundatie.

Prevenirea aparitiei faiantarilor se realizeaza prin:

- executarea unui strat de forma cu capacitate portanta constanta in conditii hidrologice variabile;
- asigurarea evacuarii apelor din zona si din corpul drumului;
- evitarea patrunderii inghetului la pamantul din patul drumului;
- asigurarea permanenta a impermeabilitatii imbracamintei;
- dimensionarea corecta a sistemului rutier prevazut;

Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- executarea lucrărilor de întreținere sau de ranforsare a structurii rutiere, în funcție de evoluția traficului rutier și a stării de viabilitate a drumului.

Remedierea suprafețelor faianțate se face prin frezarea și decaparea întregii structuri rutiere și a pământului din patul drumului pe o adâncime egală cu adâncimea de îngheț (80-90 cm)

- **Faianțările aparute izolat** se pot datora existenței în complexul rutier a unor punți din materiale gelive (predispuse la îngheț) care prin umectare și-au pierdut capacitatea portantă . În acest caz , repararea acestor degradări se face prin decaparea întregului sistem rutier , inclusiv a pământului geliv din zona activă a terasamentelor și înlocuirea lui, asanarea corpului drumului și refacerea în condiții corespunzătoare a întregii structuri rutiere .
- **Faianțările extinse pe suprafețe mari** impun adoptarea unor soluții de remediere cum ar fi, după caz :
 - a) Ranforsarea complexului rutier , inclusiv asanarea corpului drumului
 - b) Introducerea unor drenuri de evacuare a apei și refacerea îmbracamintii degradate
 - c) Refaceri locale ale sistemului rutier s.a

D. Defecțiuni ale complexului rutier

- **Sectoarele degradate masiv** , caracterizate prin fagase adânci , distrugerea îmbracamintei, denivelări mari ale suprafeței de rulare etc. , necesită măsuri de rafacere a structurii rutiere care trebuie să includă , după caz, următoarele operațiuni:
 - a) Asanarea corpului drumului,
 - b) Evacuarea apelor de suprafață în sistemele de santuri prevăzute,
 - c) Eventuale drenuri de interceptie a panzelor de apă freatică,
 - d) Înlocuirea pământurilor gelive, sau stabilizarea acestora pe grosimi care să le scoată din zona de influență a înghețului,
 - e) Refacerea întregului sistem rutier.

- **Tasări locale**

Tasarile locale sunt defecțiuni care se produc prin deplasarea pe verticală a structurii rutiere. Aceste defecțiuni afectează planeitatea suprafeței de rulare.

Cauzele apariției lor:

- utilizarea unor materiale necorespunzătoare la realizarea umpluturilor;
- o compactare necorespunzătoare;
- cedarea terenului de fundație, urmare unei umeziri excesive.

Prevenirea tasarilor locale se poate face prin:

- asigurarea evacuării apelor;
- utilizarea unor pamanturi negelive pentru umpluturi;
- compactarea temeinica a umpluturilor de pamant.

Remedierea tasarilor se face prin completarea cu mixtura asfaltica, dupa o prealabila decapare pe contur sau cand tasarea se datoreaza unor cedari de structura, prin decaparea structurii rutiere si refacerea acesteia cu materiale corespunzatoare si o compactare buna .

▪ **Degradari provocate de inghet-dezghet**

Degradarile din inghet-dezghet sunt defectiuni ale complexului rutier datorate fenomenului de umflare neregulata provocata de actiunea apei in zona de inghet si transformarea acesteia in lentile sau fibre de gheata, precum si diminuarii capacitatii portante a drumului.

Cauzele aparitiei lor:

- pamant sensibil la inghet in patul drumului sau straturi rutiere contaminate cu materiale gelive, situate in zona;
- temperatura scazuta (inghet pe o durata indelungata care sa formeze migrarea si acumularea apei in zona patului);
- trafic greu in perioada de dezghet pe sectoarele de drum cu capacitate portanta scazuta.

Prevenirea degradarilor din inghet-dezghet se poate face prin:

- evitarea actionarii concomitente a celor patru factori (pamant geliv, inghet, apa si trafic greu);
- asanarea corpului drumului prin evacuarea apelor de suprafata si drenarea apelor subterane;
- proiectarea liniei rosii tinand seama de nivelul apelor subterane;
- dimensionarea corespunzatoare a structurii rutiere tinand seama de actiunea inghet-dezghetului;
- introducerea unor restrictii privind circulatia vehiculelor grele in perioada de dezghet (bariere de dezghet).

Solutia adoptată:

Solutia propune reciclarea in-situ a straturilor bituminoase existente cu aport de material granular si ranforsarea structurii existente prin realizarea unor straturi noi din mixturi asfaltice dupa cum urmeaza:



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- frezarea mixturii existente pe 30cm si pastrarea materialului frezat in amplasament;
- 25 cm material frezat cu aport de strat granular stabilizat cu lianti hidraulici conf. STAS 6400-84STAS 6400/84;
- emulsionarea suprafetei cu emulsie cationica cu rupere rapida de 0.9kg/mp;
- strat de baza din AB31,5;
- emulsionarea suprafetei cu emulsie cationica cu rupere rapida de 0.6kg/mp;
- strat de legatura din BAD 22,4;
- emulsionarea suprafetei cu emulsie cationica cu rupere rapida de 0.6kg/mp;
- strat de uzura din MASF 16.

Amenajarea benzilor de incadrare si ale acostamentelor:

Pentru asigurarea profilului transversal proiectat in zona acostamentelor sunt necesare lucrari de completare a profilului acostamentului existent.

Partea carosabila va fi delimitata cu acostamente de 2 x 1,00 m, din care se va executa cate o banda de incadrare de 0,50 m cu acelasi tip de imbracaminte ca si partea carosabila.

Acostamentele existente vor fi curatate, reparate si reprofile, in completarea lor executandu-se casete pentru asigurarea latimii de 100 cm din care 50 cm banda de incadrare.

Pe tronsoanele de drum unde nu exista benzi de incadrare se vor executa casete de incadrare peste care se vor executa straturile de ranforsare.

Acostamentele vor fi realizate in functie de dispozitivele de scurgerea apelor si de amplasarea lor in localitati sau in extravilan din acelasi tip de imbracaminte ca si partea carosabila (in localitati) sau din pamant inierbat (in afara localitatilor).

In prealabil, se vor executa lucrari de reprofilare a acostamentelor la nivelul carosabilului existent, de taiere a cavalierilor sau de completari cu material granular in functie de nivelul existent .

Materialul necorespunzator va fi inlaturat si se vor face completari cu material granular, toata suprafata fiind compactata inaintea asternerii stratului de piatra sparta.

Parcari si statii autobuz

Sunt necesare lucrari de reparatii, completari la parcarile si statiile mijloacelor de transport in comun, atat ale celor amenajate cat si pentru alte pozitii noi, acolo unde acestea sunt necesare.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Pe drumurile publice pe care se desfășoară frecvent circulația autobuzelor sau microbuzelor pe linii regulate de transport în comun se vor prevedea stații de transport în comun, de tip alveolar, în afara părții carosabile. Amplasarea lor se va efectua la propunerea administrației publice locale, cu avizul administratorului drumului și al poliției rutiere.

Amplasarea stațiilor de transport în comun în același profil transversal al drumului este interzisă.

Stațiile de transport în comun nu pot fi folosite ca locuri de staționare sau parcare.

Intersecții cu drumuri laterale

Sunt necesare lucrări de racordare a drumurilor laterale la profilul nou al îmbracamintii.

Aceste lucrări se vor executa diferențiat în funcție de importanța și îmbracamintea existentă pe drum lateral, după cum urmează :

a) Pentru drumurile laterale modernizate, respectiv cu îmbracaminte asfaltică, din beton de ciment sau pavaje, racordarea se va asigura cu o pană având în principiu aceeași alcatuire cu a straturilor de ranfosare de pe drumul național. Grosimea minimă a acestei pene va fi de 4 cm, iar profilul ei se va racorda la margine în profilul existent, prin frezare. Latimea medie a acestei racordări va fi de 5,00 m.

b) Pentru drumurile laterale impietruite, racordarea profilului nou al îmbracamintii se va realiza cu un strat de piatră spartă cu grosimea minimă de 10 cm, prin decapare pe această grosime la capatul racordării. Lungimea acestei racordări va fi de 15,00 m.

c) Drumurile laterale din pământ se vor racorda la profilul îmbracamintii noi executate printr-o impietruire cu grosimea de 30 cm, pe o lungime de 25 m.

Amenajarea intersecțiilor la același nivel între două drumuri se va realiza numai pe baza unui calcul de capacitate a intersecției, luându-se în considerare traficul orar de perspectivă, corespunzător celei de-a 30-a ore, în conformitate cu reglementările în vigoare.

În cazul depășirii capacității pentru o intersecție la nivel cu circulația reglementată prin indicatoare rutiere se poate avea în vedere soluția semaforizării intersecțiilor situate în localități. În afara localităților, în asemenea situații, se va prevedea sens giratoriu sau intersecție denivelată.

Marcaje rutiere

La terminarea lucrărilor de reface a sistemului rutier se vor executa marcaje rutiere longitudinale în ax și la marginea părții carosabile pe toată lungimea drumului și transversal în localități, cu respectarea prevederilor SR 1848-7/2004.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Pentru evitarea apariției defectiunilor la îmbracamintile rutiere bituminoase, în scopul asigurării unei viabilități corespunzătoare a drumului se impune ca la construcția și întreținerea drumurilor să se urmărească:

- utilizarea unor materiale cu caracteristici corespunzătoare, conform normativelor în vigoare;
- executarea unor lucrări de foarte bună calitate, cu respectarea strictă a tehnologiilor prescrise de normative și a parametrilor prevăzuți în proiecte;
- întreținerea drumurilor prin lucrări de calitate, executate la timp, urmărindu-se asigurarea unui caracter preventiv activității de întreținere.

În ceea ce privește grupele de factori: trafic, capacitate portanță și condiții de exploatare și mediu înconjurător, se remarcă influența acestora îndeosebi asupra defectiunilor structurii rutiere și ale complexului rutier.

Pentru prevenirea degradării drumurilor datorită acțiunii acestor factori se impune:

- dimensionarea corespunzătoare a complexului rutier pentru asigurarea preluării în bune condiții a sarcinilor din trafic, în special din traficul greu în condițiile de exploatare date;
- protejarea straturilor rutiere și a pământului din patul drumului de acțiunea apelor prin luarea măsurilor necesare pentru evacuarea acestora și etansarea îmbracamintei;
- asigurarea la acțiunea fenomenelor de îngheț-dezghet ;
- ranforsarea complexelor rutiere cu durată de exploatare depășită;
- controlul traficului din punct de vedere al tonajului.

Față de constatările prezentate anterior și în conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții și ale Regulamentului privind urmărirea comportării în exploatare, intervențiile în timp și postutilizarea construcțiilor, aprobat prin H.G. 766/1997, se propune executia lucrărilor de reabilitare a drumului național DN1A km 13+000 – km 50+400, pe baza unor documentații de proiectare, care vor avea viza expertului tehnic atestat, conform legislației în vigoare.

Parapeți de protecție

Factorii de luat în calcul la amplasarea sistemelor de protecție sunt: categoria drumului, amplasamentul acestuia, configurația terenului, prezența unor structuri vulnerabile, zone adiacente periculoase, - condiții meteorologice locale nefavorabile (ceată frecventă, fum, etc.).



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Str. Gh.Gr.Cantacuzino, nr.306, Ploiești, Cod 100466

E-mail: office@apmph.anpm.ro; Tel. 0244 544134; Fax. 0244 515811

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Sistemele de protecție la drumuri sunt clasificate pe clase de performanță, conform SR EN 1317-2, stabilite în urma încercărilor efectuate în conformitate cu criteriile de acceptare a încercărilor la soc și a metodelor de încercare.

Diversele tipuri de dispozitive se clasifică astfel:

a) dispozitive de protecție a vehiculelor:

- parapete de siguranță, parapete de siguranță pentru lucrări de artă, atenuatori de soc,
- extremități/racordări,
- paturi de oprire.

b) dispozitive de protecție pentru pietoni:

- parapete pietonale.

Pe tronsonul de drum supus expertizei au fost identificate mai multe zone în care sunt amplasate dispozitive de protecție a vehiculelor.

Dispozitive de protecție a vehiculelor sunt amplasate de regulă înainte și după lucrările de artă (poduri și pasaje) și pe coronamentele podetelor.

Cu referire la partea de drum, tratată de prezenta expertiză, dispozitive de protecție a vehiculelor sunt parapete de siguranță permanente, montați pe acostamentele ambelor rampe ale podului/pasajului și pe podete ca mână curentă pentru pietoni, pe ambele sensuri de circulație.

De regulă aceste dispozitive de protecție nu sunt corespunzătoare din punct de vedere al clasei de performanță și al nivelului de protecție, lipsesc sau sunt degradate (ruginite, deformate etc)

ORGANIZAREA DE ȘANTIER:

Organizarea de șantier, formată din birouri, spații de depozitare, poate fi amplasată în mai multe puncte pe raza comunei, unde constructorul va reuși să ajungă la un acord cu Beneficiarul și riveranii.

Constructorul are obligația ca prin activitatea ce o desfășoară să nu afecteze cadrul natural din zona respectivă și nici vecinii zonei de lucru. Personalul va fi instruit pentru respectarea curățeniei, a normelor de igienă, precum și de securitate și sănătate în muncă.

b.2. Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul.

b.3. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:

Nu este cazul.

b.4. Cantitatea și tipurile de deșeurii generate/gestionate:



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Str. Gh.Gr.Cantacuzino, nr.306, Ploiești, Cod 100466

E-mail: office@apmph.anpm.ro; Tel. 0244 544134; Fax. 0244 515811

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Pagina 15 din 21



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Deșeurile generate vor fi gestionate în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2021, privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.

b.6. Riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice: *nu este cazul.*

b.7. Riscurile pentru sănătatea umană (de ex. din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice):

Măsuri de protecție a apelor:

Pentru a evita poluarea apelor se vor lua măsuri specifice de managementul apelor, după cum urmează:

- orice material sensibil la acțiunea apei, utilizat în construcții va fi depozitat în spații închise;
- manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe se va face astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații;
- se vor adopta măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafețelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ și a materialelor solubile sau antrenabile de curenții de apă;
- se vor utiliza toalete tip cabine ecologice.

În concluzie, lucrările de construcție prevăzute în proiect vor avea un impact minim asupra factorului de mediu apă, în măsura în care se vor respecta măsurile de protecție prevăzute.

Măsuri de protecție a aerului:

În vederea reducerii poluării aerului se vor întreprinde o serie de acțiuni dintre care menționăm:

- întreținerea utilajelor, reparațiile acestora se vor face periodic, conform recomandărilor firmelor producătoare pentru evitarea degajării suplimentare de noxe în timpul funcționării;
- se vor folosi în principal utilaje și echipamente performante care să nu producă un impact semnificativ asupra mediului prin noxele emise;
- mijloacele de transport a materiilor prime și utilajele vor avea reviziile tehnice facute. Emisiile de poluanți din gazele de eșapament sunt limitate prin reviziile tehnice;
- transportul pământului sau a materialelor de construcție se va face cu ajutorul autocamioanelor acoperite cu prelată pentru evitarea împrăștierei particulelor fine de vânt.

Măsuri de protecție a solului și subsolului:

În faza de execuție, impactul asupra factorului de mediu sol poate fi diminuat prin:

- realizarea unei organizări de șantier corespunzătoare din punct de vedere al facilităților;
- prevederea de toalete ecologice pentru personalul din șantier;



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- colectarea tuturor deșeurilor rezultate din activitatea de construcții și sortarea deșeurilor pe categorii; se va urmări cu rigurozitate valorificarea tuturor deșeurilor rezultate;
- evitarea pierderilor de carburanți la staționarea utilajelor de construcții; în acest sens, toate utilajele de construcții și transport folosite vor fi mai întâi atent verificate;
- evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației, prin staționarea utilajelor, efectuări de reparații, depozitarea de materiale etc;
- după terminarea lucrărilor de construcție, terenul afectat sub orice formă, precum și terenul ocupat de organizarea de șantier va fi redat categoriei inițiale de folosință.

c) Amplasarea proiectului:

c.1. Utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:

Regimul juridic: imobilul (teren) este situat în extravilanul Comunei Cocorăștii Colț, Sat Cocorăștii Colț și aparține domeniului public al statului aflat în administrarea CNAIR:

Conform P.U.G. și R.L.U. ale localității – documentații aprobate: terenul este situat în zona de protecție LEA 20 kv.

Regimul economic: terenul pe care se vor desfășura lucrările are categoria de folosință – drum. Destinația stabilită prin P.U.G. – ul localității – documentații aprobate: este în zonă Căi de comunicație „CC”, conform Certificat de urbanism nr. 147 din 25.10.2022, eliberat de Consiliul Județean Prahova.

c.2. Bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia: *Nu este cazul.*

c.3. Capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

- zone umede, zone riverane, guri ale râurilor; - *nu este cazul*;
- zone costiere și mediul marin; - *nu este cazul*;
- zonele montane și forestiere; - *nu este cazul*;
- arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional; - *nu este cazul*;
- zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție

Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

institute conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică; - *nu este cazul*.

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

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

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

d) Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

d.1. Importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată: *nu este cazul*;

d.2. Natura impactului: impact relativ redus și local pe perioada de implementare a proiectului;

d.3. Natura transfrontalieră a impactului: *nu este cazul*;

d.4. Intensitatea și complexitatea impactului: *nu este cazul*;

d.5. Probabilitatea impactului: impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiției cât și după darea în exploatare a acestuia, deoarece măsurile prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, așezări umane).

d.6. Debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: *Nu este cazul*.

d.7. Cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: - *nu este cazul*;

d.8. Posibilitatea de reducere efectivă a impactului: *nu este cazul*.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării adecvate sunt următoarele: *Nu este cazul*.

Amplasamentul nu se află în perimetrul sau în vecinătatea unei arii naturale protejate de interes național/internațional/comunitar.

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

Proiectul propus nu intră sub incidența Art. 48 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, având o influență nesemnificativă din punct de vedere cantitativ asupra corpului de apă subteran și de suprafață, nefiind necesară elaborarea SEICA.



CONDIȚIILE DE REALIZARE A PROIECTULUI:

Se vor respecta soluțiile tehnice care au stat la baza emiterii deciziei etapei de încadrare: memoriul tehnic, acte și avize emise de alte autorități.

- a) aveți obligația să colectați și să depozitați corespunzător deșeurile rezultate în urma lucrărilor efectuate;
- b) la terminarea lucrărilor se va asigura salubritatea întregului amplasament, inclusiv a zonelor adiacente, prin eliminarea tuturor materialelor și resturilor rezultate din execuția obiectivului;
- c) se interzice depozitarea deșeurilor de orice fel în alte locuri decât în cele special amenajate;
- d) este interzisă poluarea în orice mod a resurselor de apă;
- e) se vor respecta prevederile OUG nr. 92/2021, privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- f) deșeurile rezultate din lucrări se vor valorifica/elimina, pe măsura acumulării lor, prin societăți autorizate;
- g) privitor la protecția împotriva zgomotului: alegerea unor echipamente de muncă adecvate, care să emită cel mai mic nivel de zgomot posibil, folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase, reducerea la minim a traficului utilajelor în apropierea zonelor locuite;
- h) organizarea de șantier se va realiza corespunzător din punct de vedere al facilităților și al protecției factorilor de mediu prin ocuparea unor suprafețe de teren cât mai mici;
- i) nu se vor stoca combustibili în organizarea de șantier;
- j) alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate;
- k) alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate și pe drumuri care vor fi umezite;
- l) la parasirea incintei organizării de șantier, roțile autovehiculelor se vor curata;
- m) respectarea tuturor avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism;
- n) este interzisă depozitarea materialelor de construcție și a deșeurilor pe spațiile cu vegetație spontană sau direct pe sol;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- o) se vor respecta prevederile legislației de mediu în vigoare, condițiile impuse prin acordurile, avizele și punctele de vedere emise de autoritățile implicate în avizarea proiectului.
- p) Solicitantul și proiectantul sunt direct răspunzători de veridicitatea și corectitudinea datelor și informațiilor prezentate în documentație.
- q) **La terminarea lucrărilor, terenurile ocupate temporar vor fi aduse la starea lor inițială;**

Informarea și participarea publicului la procedura de reglementare:

Autoritatea competentă pentru protecția mediului a asigurat și garantat accesul liber la informație a publicului interesat/afectat de proiect.

Astfel, publicul a fost informat cu privire la depunerea solicitării în vederea obținerii acordului de mediu și asupra deciziei luate:

- afișate pe pagina proprie de internet a autorității competente pentru protecția mediului și la sediul acesteia;
- afișate de titular în data de 18.05.2023 și 18.05.2023 în ziarul „Prahova” și la sediul Primăriei Comunei Cocorăștii Colț;
- afișate de titular în data de și în ziarul „.....” și la sediul Primăriei Comunei Cocorăștii Colț;

Documentația aferentă proiectului a fost accesibilă spre consultare de către public pe toată durata derulării procedurii de reglementare la sediul APM Prahova.

Precizăm că nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat/potențial afectat pe parcursul procedurii de reglementare.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă. Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018, privind



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Str. Gh.Gr.Cantacuzino, nr.306, Ploiești, Cod 100466

E-mail: office@apmph.anpm.ro; Tel. 0244 544134; Fax. 0244 515811

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679



Agencia pentru Protecția Mediului Prahova

evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim. Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare. Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

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

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

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV,

Florin DIACONU

ȘEF SERVICIU A.A.A.,

Gabriela MUNTEANU

Întocmit,

Georgiana Victoria SOARE

