



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MEHEDINȚI

Nr.: 1359/28-11-2022

Decizia etapei de evaluare inițială
nr. 198 din 25.11.2022

Ca urmare a solicitării depuse de C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. Craiova (prin S.C. Total Road S.R.L.) cu sediul în județul Dolj, municipiul Craiova, strada Calea Severinului, nr.95, pentru proiectul "Consolidare DN 67D km 76+830 – km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei – Băile Herculane Sector km 76+830 – km 89+700, județul Mehedinți" propus a fi realizat în județul Mehedinți, comune: Obârșia-Cloșani, Isverna, Balta, intravilan și extravilan, DN 67D, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Mehedinți cu nr. 13313 din data de 21.11.2022,

- în urma analizării documentației depuse, a localizării amplasamentului în planul de urbanism și în raport cu poziția față de arii protejate, zone-tampon, monumente ale naturii, monumente istorice sau arheologice, zone cu restricții de construit;
- având în vedere că:
 - » proiectul propus *intră* sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa nr. 2, la pct. 10 – "Proiecte de infrastructură";
 - » proiectul propus *intră* sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare - punct de vedere nr. 532/25.11.2022 emis de Biroul C.F.M. – A.P.M. Mehedinți (anexă la Decizia inițială);
 - » proiectul propus *intră* sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare,

Agenția pentru Protecția Mediului Mehedinți decide:

Necesitatea declanșării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul "Consolidare DN 67D km 76+830 – km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei – Băile Herculane Sector km 76+830 – km 89+700, județul Mehedinți".

Pentru continuarea procedurii titularul va depune:

a) **Memoriul de prezentare** în format letric și electronic, completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr.5.E la procedură (*Procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private - anexa nr.5 la Legea nr. 292/2018*), **cap. I-XV, cu informațiile solicitate și prin Punctul de vedere anexă la Decizia inițială.**

b) **Dovada achitării tarifului aferent etapei de încadrare (400 lei).**

* Pentru proiectele care se construiesc pe ape sau care au legătură cu apele în conformitate cu prevederile art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, **titularul proiectului are obligația solicitării avizului de gospodărire a apelor la autoritatea competentă în domeniul gospodăririi apelor, în conformitate cu prevederile legislației specifice din domeniul gospodăririi apelor.**



p. DIRECTOR EXECUTIV,
Dragoș Nicolae TARNIȚĂ

p. Șef Serviciu A.A.A.,
Claudia LOHON

Întocmit,
Elena VIZDEI





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MEHEDINȚI

Nr.: 532/25.11.2022
Către: Serviciul A.A.A.
Referitor la: CNAIR-DRDP CRAIOVA

PUNCT DE VEDERE ARII PROTEJATE

În urma analizării documentației privind proiectul „Consolidare DN 67D km 76+830 – km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei – Băile Herculane sector km 76+830 – km 89+700”, extravilan și intravilan comunele Obârșia Cloșani, Isverna, Balta vă transmitem următoarele:

- Denumirea ariei naturale protejate: Domogled – Valea Cernei
- Categoria ariei naturale protejate: parc național, arie specială de conservare, arie de protecție specială avifaunistică
- Codul ariei naturale protejate: RONPA0001, ROSAC0069, ROSPA0035
- Județul: Mehedinți
- Numele UAT: Obârșia Cloșani, Isverna, Balta
- Nume administrator: RNP Romsilva – Direcția Administrarea Parcului Național Domogled – Valea Cernei
- Proiectul intră sub incidența art. 28 al *OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice* cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin *Legea nr. 49/2011*;
- Este necesară începerea procedurii de evaluare adecvată;
- Memoriul de prezentare întocmit conform conținutului – cadru prevăzut în anexa nr. 5 E din *Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, va fi completat cu informațiile prevăzute la capitolul XIII:
- a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;
- b) numele și codul ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;
- d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din ariile naturale protejate de interes comunitar;
- **Se va obține avizul administratorului** ariilor naturale protejate (Conform art. 28¹ din *OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice*, cu modificările și completările ulterioare).

Șef Birou CFM: Magda DUMBRĂVEANU





Beneficiar: COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE (C.N.A.I.R. S.A.)

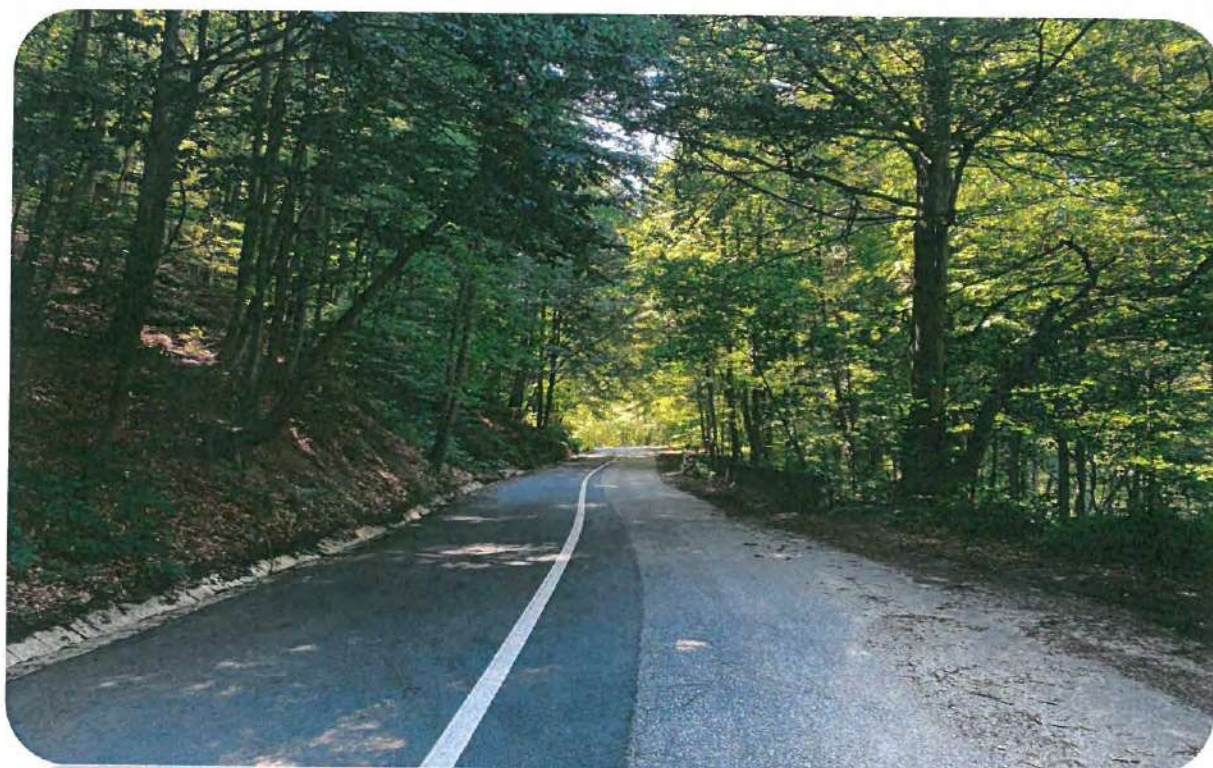
DIRECTIA REGIONALA DE DRUMURI SI PODURI CRAIOVA

Denumire obiectiv de investitii:

Servicii de elaborare Proiect tehnic, Detalii de executie, Asistenta tehnica la obiectivul „CONSOLIDARE DN 67D KM 76 + 830 - KM 108+390 (CU INTRERUPERI) VALEA CERNEI - BAILE HERCULANE SECTOR KM 76+830 - KM 89+700”

DOCUMENTATIE PENTRU OBTINEREA AVIZELOR

VOLUM UNIC PIESE SCRISE SI PIESE DESENATE



CONTRACT NR. 432/14.06.2022

Proiectant General: S.C. TOTAL ROAD S.R.L.



S.C. TOTAL ROAD S.R.L. Bucuresti, Str. Nucsoara, nr. 1, bl. 13, sc.3, ap. 115, sector 6.
Telefon,Fax : 0724.715.501/031.420.23.87;
E-mail : office@totalroad.ro
Registrul Comertului : J40/15081/2005
Cod unic de Inregistrare: RO17918608
Cont deschis la BCR sucursala Tunari: RO77 RNCB0286001161920001

- DECEMBRIE 2023 -

Proiect nr. 010/2022

Cuprins

1	Denumirea proiectului	1
2	Titular	1
3	Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect	1
3.1	Rezumatul proiectului.....	1
3.2	Justificarea necesității proiectului	4
3.3	Valoarea investiției	4
3.4	Perioada de implementare propusă.....	4
3.5	Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar.....	4
3.6	Caracteristici fizice ale proiectului.....	4
3.6.1	Profilul și capacitățile de producție	4
3.6.2	Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament	7
3.6.3	Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea.....	11
3.6.4	Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora	11
3.6.5	Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă	11
3.6.6	Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției	11
3.6.7	Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente.....	12
3.6.8	Resursele naturale folosite în construcție și funcționare.....	12
3.6.9	Metode folosite în construcție/demolare	12
3.6.10	Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară	12
3.6.11	Relația cu alte proiecte existente sau planificate	12
3.6.12	Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare	13
3.6.13	Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului	14
3.6.14	Alte autorizații cerute pentru proiect.....	14
4	Descrierea lucrărilor de demolare necesare	14
5	Descrierea amplasării proiectului	14
5.1	Amplasament	14
5.2	Distanța față de granițe	15
5.3	Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural	15
5.4	Hărți, fotografiile ale amplasamentului.....	16
5.5	Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului	16
5.6	Amplasarea în raport cu ariile protejate	17
5.7	Detalii privind orice variantă de amplasament luată în considerare.....	18
6	Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului	18
6.1	Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu 18	
6.1.1	Protecția calității apelor	18
6.1.2	Protecția aerului:.....	19
6.1.3	Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:.....	22
6.1.4	Protecția împotriva radiațiilor	23
6.1.5	Protecția solului și a subsolului	23
6.1.6	Protecția ecosistemelor terestre și acvatice	23
6.1.7	Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public	24
6.1.8	Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament	25
6.1.9	Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase	26
6.2	Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.....	27
7	Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect	27
7.1	Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect în	

perioada de execuție	27
7.2 Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect în perioada de funcționare	39
7.3 Analiza semnificației potențialelor efecte asupra mediului	41
7.4 Schimbări climatice.....	47
8 Prevederi pentru monitorizarea mediului	49
9 Legătura cu alte acte normative și / sau planuri / programe / strategii / documente de planificare	50
10 Lucrări necesare organizării de șantier	50
11 Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității.....	55
12 Anexe - piese desenate.....	55
13 Relația proiectului cu ariile naturale protejate	55
A. Descrierea succintă a proiectului și amplasarea acestuia în raport cu aria naturală protejată de interes comunitar, cu precizarea coordonatelor geografice (STEREO 70) ale amplasamentului proiectului.....	57
B. Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar.....	60
C. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona PP-ului.....	62
D. PP-ul propus are legătură directă cu sau este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar.....	71
E. Estimarea impactului potențial al PP-ului asupra speciilor și habitatelor pentru care ANPIC a fost desemnată	71
E.1. Identificarea și estimarea impactului	71
E.2. Identificarea incertitudinilor.....	78
E.3. Concluziile referitoare la descrierea și cuantificarea impacturilor precum și motivele pentru care este sau nu necesară continuarea procedurii cu trecerea la etapa studiului de evaluare adecvată	78
14. Relația proiectului cu apele	79
15. Criterii de selecție pentru stabilirea necesității efectuării evaluării impactului asupra mediului	79
16. Anexe	82

Memoriu de prezentare

Întocmit conform Ordinului nr. 1682/2023 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar – Anexa 3A, și Anexa 6C - Metodologia de elaborare a memoriului de prezentare, și a Deciziei etapei de evaluare inițială nr. 198/25.11.2022 emisă de Agenția pentru Protecția Mediului Mehedinți.

1 Denumirea proiectului

„Consolidare DN 67D km 76 + 830 - km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700”, propus a se realiza în județul Mehedinți, comunele Obârșia-Cloșani, Isverna, Balta, intravilan și extravilan.

2 Titular

- Titular proiect: **COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.**
- **DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI CRAIOVA**, Calea Severinului, nr. 95, Craiova, jud. Dolj, Tel: 0251408711, E-mail: dispecerat@drdpcv.ro, office@drdpcv.ro
- **Proiectant: S.C. TOTAL ROAD S.R.L.**, București, str. Arțarului, nr.8, Sector 1, CUI RO17918608, număr de ordine în registrul comerțului: J40/15081/2005, office@totalroad.ro
- **Specialist mediu: S.C. ECONOVA S.R.L.** Iași, B-dul Independenței nr.13, Bl. A1-4, Sc. D, et. 6, ap.18, IAȘI, jud. IAȘI RO24586285; J22/3041/10.10.2008, Mobil: 0743.552.313, prin Evaluator atestat: ing. Fănel APOSTU; econova_iasi@yahoo.com și Asistent: dr. ing. Andreea Mihăilă

3 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

3.1 Rezumatul proiectului

Prin implementarea proiectului propus se dorește a se realiza consolidarea drumului național DN 67D. Acesta este un drum destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud-vestul țării Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane, fiind clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV. Sectorul de drum propus pentru consolidare are o capacitate portantă necorespunzătoare, durata de exploatare a drumului fiind depășită.

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea condițiilor de circulație, prin „Consolidare DN 67D km 76 + 830 - km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700”. De asemenea, modernizarea drumului național DN 67D, va asigura și îmbunătățirea mobilității populației, bunurilor și serviciilor în județul Mehedinți.

Drumul național 67 D este încadrat în clasa tehnică IV, având partea carosabilă de 6.00 m lățime, fiind pe majoritatea traseului încadrată de borduri, cu benzile de încadrare consolidate pe unele sectoare de 2 x 0.50 m, astfel încât platforma drumului are lățimea de 6.00 – 8.00 m.

Profilul transversal al drumului este mixt, rambleu pe partea dreaptă, respectiv debleu pe partea stângă. Sectorul de drum care face obiectul proiectului începe la km 76+830, după intersecția cu drumul forestier spre Cerna Sat. În continuare traseul se desfășoară pe malul stâng al râului Cerna, sfârșitul tronsonului de drum fiind la km 89+700 la limita cu județul Caraș-Severin, traficul desfășurându-se pe teritoriul administrativ al județului Mehedinți.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale este deficitară, în general dispozitivele de scurgere a apelor

lipseesc.

Pe sectorul analizat sunt în total 70 de podețe, din care 54 de podețe tubulare de diferite diametre începând cu \varnothing 700 - \varnothing 1500; 9 podețe dalate cu deschiderea de 1.00 m; 2 podețe dalate cu deschiderea de 1.50 m; 4 podețe prefabricate din elemente tip P2; 1 podeț dalat cu deschiderea de 4.00 m.



DN67D – situație existentă

Lungimea tronsonului de drum național DN 67D ce urmează a fi modernizat are o lungime totală de 12.87 km.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes național și face parte din rețeaua de drumuri naționale din județul Mehedinți.

Necesitatea investiției rezultă și din faptul că zona deservită de drum este o zonă cu potențial turistic ridicat, traseul drumului fiind situat în zona Rezervației Domogled, inclusă în Parcul Național Domogled-Valea Cernei.

În scopul obținerii unor condiții corespunzătoare de desfășurare a circulației, în raport cu clasa tehnică a drumului național, clasa tehnică IV, prin lucrările de modernizare și reabilitate propuse se va asigura:

- refacerea planeității căii;
- amenajarea unui sistem rutier clasic modern;
- amenajarea acostamentelor;
- amenajarea intersecțiilor;
- amenajarea drumurilor laterale și execuția podețelor la intersecția cu drumurile laterale;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale prin șanțuri betonate și de pământ;
- execuția de podețe transversale noi;
- lucrări de siguranță a circulației (în timpul și după execuție).

Lățimea părții carosabile pe sectorul de drum DN 67D este de 6.00-7.00 m.

Îmbrăcămintea bituminoasă pe acest sector de drum a fost executată în anii 1969- 1970 și a fost întreținută cu covoare asfaltice și tratamente bituminoase.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale este deficitară, în general dispozitivele de scurgere a apelor lipsesc. Prin situația podețelor existente, pe sectorul analizat sunt în total 70 de podețe.

Drumul național 67D, conform Ordinului nr. 46/1998, se încadrează în clasa tehnică IV, intensitatea traficului fiind foarte redusă, conform datelor furnizate în urma recensământului de trafic din anul 2005. Drumul național 67D prezintă două benzi de circulație cu lățimea părții carosabile de 6.0 m, respectiv a platformei de 8.0 m lățime.

Caracteristicile tehnice ale traseului se vor menține și în situația proiectată pentru un drum de clasă tehnică IV:

- viteza de proiectare: 25- 50 km/h;
- lățime platformă: 8,00 m, la care se adaugă lățimea de lucru a parapetului;
- lățime parte carosabilă: 6,00 m;
- lățime benzi de încadrare consolidate: 2 x 0,50 m;
- lățime acostamente: 2 x 1,00 m, din care 2 x 0.25 m sunt benzi de încadrare;
- clasa de trafic: ușor;
- structuri rutiere: suplă;
- panta transversală: 2,5 % pentru partea carosabilă; 4,0 % pentru acostamente; 4.0 % pentru zona de lucru a parapetului.

În urma analizării soluțiilor de structuri rutiere, corespunzătoare clasei de trafic mediu, s-a stabilit că următoarea soluție este cea optimă:

- ranforsarea sistemului rutier existent km 76+830 – km 89+700
 - 4 cm strat de uzură din mixtură asfaltică, tip BA 16 rul 50/70;
 - 6 cm strat de legătură din binder de criblură, tip BAD 22.4 leg 50/70;
 - 3 cm strat de preluare de denivelări din binder de criblură, tip BAD 22.4 leg 50/70;
 - geocompozit pentru împiedicarea transmiterii fisurilor și armarea îmbrăcăminții bituminoase;
 - frezare straturi asfaltice existente degradate (min. 5 cm – max. 10 cm).
- casete de lărgire cu structură rutieră nouă
 - 4 cm strat de uzură din mixtură asfaltică, tip BA 16 rul 50/70;
 - 6 cm strat de legătură din binder de criblură, tip BAD 22.4 leg 50/70;
 - geocompozit pentru împiedicarea transmiterii fisurilor și armarea îmbrăcăminții bituminoase;
 - 20 cm strat superior de fundație din piatra spartă;

- 30 cm strat inferior de fundație din balast;
- 20 cm strat de formă din material granular.

Deasupra rostului dintre casetă și suprafața structurii rutiere existente, se va prevedea un material geocompozit pentru împiedicarea transmiterii fisurilor și armarea îmbrăcăminții bituminoase.

3.2 Justificarea necesității proiectului

Datorită stării de degradare accentuate a drumului (burdușiri, gropi, crăpături), planeității necorespunzătoare, duratei de exploatare depășită, precum și calamităților naturale din ultimii ani, se impune consolidarea lui DN 67D, Valea Cernei- Băile Herculane pe sectorul analizat. De asemenea necesitatea investiției rezultă și din faptul că zona deservită de drum este o zonă cu potențial turistic ridicat, traseul drumului fiind situat în zona Rezervației Domogled, inclusă în Parcul Național Domogled-Valea Cernei.

În urma ploilor torențiale din ultimii ani, pe unele sectoare s-au produs defecțiuni în structura rutieră datorită tasărilor terenului de fundare provocat de infiltrarea apelor din precipitații și datorită traficului, precum și degradări ale elementelor de colectare și evacuare a apelor pluviale, care pun în pericol siguranța circulației.

Necesitatea proiectului rezultă din starea actuală a drumurilor propuse spre consolidare, care nu corespunde cerințelor de siguranță rutieră și pietonală.

3.3 Valoarea investiției

Conform devizului general.

3.4 Perioada de implementare propusă

Perioada de execuție propusă pentru realizare a obiectivului de investiții privind "Consolidare DN67D KM 76+830 - KM 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane" sector km 76+830 – km 89+700 este de 24 luni, lungimea traseului fiind de 12.870 km, etapizările și modul de execuție fiind clasice începând cu lucrările de terasamente și terminând cu execuția sistemului rutier și apoi a lucrărilor pentru siguranța circulației.

3.5 Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar

Sunt anexate planuri de încadrare în zonă și planuri de amplasament detaliate.

3.6 Caracteristici fizice ale proiectului

3.6.1 Profilul și capacitățile de producție

Prin intermediul proiectului propus se va consolida drumul național DN 67D. Acesta este un drum destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud- vestul țării Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane, fiind clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV. Sectorul de drum propus pentru consolidare are o capacitate portantă necorespunzătoare, durata de exploatare a drumului fiind depășită.

Traseul în plan

Traseul în plan al drumului național consolidat va respecta traseul actual prezentat în planurile de situație anexate, astfel încât să se asigure utilizarea la maximum a zestrei drumului existent.

Axa drumului proiectat se va suprapune peste axa drumului existent, menținându-se curbele cu raza mică datorită condițiilor deosebite de desfășurare a traseului.

Viteza de proiectare de-a lungul traseului este de 25-50 km/h conform STAS 863/1985 și conform OG 46/1998 art.24 în funcție de clasa tehnică a drumului și de regiune.

Lungimea reală a sectorului analizat este de 12,870 km.

Profil longitudinal

În profil longitudinal declivitățile proiectate s-au menținut cât mai aproape de cotele terenului existent. Se impune condiția ca în orice punct atât în profil longitudinal cât și în profil transversal să se asigure grosimea minimă a îmbrăcăminte bituminoase de 9 cm pe sectoarele realizate cu îmbrăcăminte bituminoasă (4 cm beton asfaltic tip BA16 și 5 cm beton asfaltic tip BAD 22.4 leg 50/70).

Eliminarea denivelărilor în profil longitudinal și transversal se va realiza cu beton asfaltic tip BAD 22.4 leg 50/70 în grosime de 3 cm.

Profil transversal

Drumul național 67D prezintă două benzi de circulație cu lățimea părții carosabile de 6.0 m, respectiv a platformei de 8.0 m lățime.

Caracteristicile tehnice ale traseului se mențin și în situația proiectată pentru un drum de clasă tehnică IV:

- viteza de proiectare: 25- 50 km/h
- lățime platformă: 8.00 m;
- lățime parte carosabilă: 6.00 m;
- lățime benzi de încadrare consolidate: 2 x 0.50 m;
- lățime acostamente: 2 x 1.00 m;
- clasa de trafic: ușor;
- structuri rutiere: supl.

În urma calculului de dimensionare, pentru traficul de perspectivă de 10 ani, conform prevederilor din „Normativul pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare, a structurilor rutiere supl și semirigide” indicativ AND 550/1999 au rezultat următoarele straturi rutiere:

- 4.00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 rul 50/70;
- 5.00 cm strat de legătură din beton asfaltic tip BAD 22.4 leg 50/70.

Pentru lărgirile impuse de realizarea benzilor de încadrare, respectiv acostamentelor consolidate în dreptul dispozitivelor pentru scurgerea apelor pluviale, structura rutieră rezultată în urma unui calcul de dimensionare conform PD 177/2001, este următoarea:

- 4.00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 rul leg 50/70;
- 5.00 cm strat de legătură din beton asfaltic tip BAD 22.4 leg 50/70;
- 20.00 cm strat de fundație din piatră spartă;
- 30.00 cm strat de fundație din balast.

Această verificare ia în considerare numărul total de osii standard cu sarcina de 115 KN pe întreaga perioadă de exploatare a îmbrăcăminte bituminoase.

De asemenea structura rutieră aplicată a fost verificată la acțiunea de îngheț-dezgeț conform STAS 1709/1,2-1990 și verifică.

În aliniament partea carosabilă va avea panta transversală de 2,5% în acoperiș, iar acostamentele de 4%. Pentru consolidarea drumului național 67D și pentru desfășurarea circulației în condiții de siguranță și confort s-au mai prevăzut următoarele lucrări pe partea dreaptă a drumului conform anexa nr. 1 "Ziduri de sprijin proiectate":

- pentru asigurarea stabilității taluzului s-au prevăzut ziduri de sprijin de rambleu din beton de ciment clasa C 35 45 cu Hemed = 3,50 m în locul celor existente deteriorate sau în amplasamente noi cu lungimea totală de 1.640 m;
- ziduri de sprijin de debleu din zidărie de piatră rostuite cu mortar de ciment marca M100, cu Hemed = 2,50 m în locul celor cu zidărie deteriorată sau în amplasament noi având lungimea totală de 5.224m;
- în zonele unde versantul este alcătuit din roci stâncoase alterate cu fragmente instabile, pe 299 m lungime s-au prevăzut lucrări pentru protejarea taluzului.

De asemenea au fost prevăzute lucrări de reparații la zidurile de sprijin din zidărie existente pe o lungime de 1.877,00 m la zidurile de rambleu, respectiv pe 893,00 m lungime la zidurile de debleu, conform anexa nr. 2.

Pentru desfășurarea circulației în condiții de siguranță, pe partea dreaptă a drumului s-a prevăzut parapet deformabil de tip greu, după ce în prealabil s-a demolat parapetul existent care este necorespunzător.

Astfel s-a prevăzut montarea parapetului deformabil pe fundație continuă tip "L" pe o lungime de 6.803 m, pe fundații izolate pe 1.827 m, pe ziduri de sprijin de rambleu pe 3.291 m.

Pentru cele 70 de podețe ce se află pe sectorul de drum din DN67D km 76+830 – km 89+700 (54 de podețe tubulare de diferite diametre începând cu Ø 700 - Ø 1500; 9 podețe dalate cu deschiderea de 1.00 m; 2 podețe dalate cu deschiderea de 1.50 m; 4 podețe prefabricate din elemente tip P2; 1 podeț dalat deschiderea de 4.00 m) s-a decis efectuarea următoarelor lucrări: pentru 65 podețe se va realiza înlocuirea cu podețe noi tip P2, un podeț se va înlocui cu podeț din dale prefabricate de tip D4C (dala centrală) și D4M (dala marginală), unul dintre podețe (km 84+905 care este nou) se va extinde cu un podeț P2 și un podeț T2, iar alte trei podețe noi (km 85+760, 85+865+ 85+940) se vor păstra.

Pe parcursul drumului există o singură intersecție majoră cu un drum clasificat la km 76+830 pentru care se va analiza sporirea vizibilității în intersecție, ținând cont de prevederile normativului AND 600/2009, dar și de conturul cadastrat al drumului național, astfel încât lucrările de modernizare să se înscrie în acest coridor.

Va fi realizată de asemenea și amenajarea drumurilor laterale, altele decât cele publice, de la marginea părții carosabile a DN67D cu următoarea structură rutieră:

- 4 cm strat de uzură de tip BA 16 rul 50/70;
- 6 cm strat de legătură de tip BAD 22.4 leg 50/70;
- 20 cm strat superior de fundație din strat de piatră spartă;
- 20 cm strat inferior de fundație din balast.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o distanță de 25 m acolo unde este posibil, fără a depăși limitele cadastrale. De asemenea se va analiza și amenajarea accesului auto/pietonal la proprietățile particulare.

Dintre cele 6 parcări ce se găsesc de-a lungul drumului doar una este amenajată corespunzător. Prin intermediul proiectului propus se va analiza amenajarea și semnalizarea acestor parcări conform prevederilor normelor în vigoare. Amenajarea acestora se va face pentru asigurarea unei lățimi de minim 3.00 și lungime de minim 25 m cu pene de racordare de 7.50 m cu aceeași structură rutieră ca partea carosabilă.

În prezent, din punct de vedere al semnalizării orizontale, pe unele sectoare nu au fost identificate marcaje transversale și longitudinale, iar unde acestea există sunt șterse sau degradate.

Semnalizarea verticală lipsește și ea, se întâlnește ocazional și la intersecțiile cu celelalte categorii de drumuri.

Se va analiza reglementarea circulației prin indicatoare și marcaje rutiere:

Definitivă (pe perioada de exploatare), ce va fi compusă din:

- marcaje orizontale:
 - axul drumului – cu linie continuă în toate zonele unde depășirea este interzisă (curbe periculoase, zone fără vizibilitate, intersecții)
 - axul drumului – cu linie întreruptă în toate zonele unde depășirea este permisă
 - ambele margini ale părții carosabile.
- panouri indicatoare pentru:
 - curbe
 - curbe periculoase

- limitare de viteză
- prioritate de circulație pe zonele de drum fără vizibilitate
- limitare de gabarit
- limitare de tonaj

Vor fi dispuse parapete de siguranță în zonele în care este necesar, în dreptul podețelor și în curbele deosebit de periculoase și pe rambleele înalte conform cu AND 593/2014. Parapeții existenți sunt foarte degradați astfel că lișa lipsește aproape în totalitate iar panourile de parapete tip New Jersey sunt amplasate și deplasate în afara amprizei, sunt foarte degradate și deplasate din amplasamentul inițial.

3.6.2 Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Proiectul propus presupune consolidarea drumului național DN67D destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud-vestul țării Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane, fiind clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV cu două benzi de circulație, conform Ordinului Ministerului Transportului nr. 1296/2017 și Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 actualizată, cu modificările și completările ulterioare. Sectorul de drum propus pentru consolidare are o capacitate portantă necorespunzătoare, durata de exploatare a drumului fiind depășită. Lucrările proiectate în conformitate cu HG nr. 766/21.11.1997 privind „regimul juridic al drumurilor” și a celorlalte acte normative din domeniu în vigoare, pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții. Categoria de importanță a construcției este C, normală în baza Legii 10/1995 – Legea privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare, cu respectarea Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor – Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor aprobat prin Ordinul MLPAT nr. 31/N/1195 și a HG 766/1997 cu referire la Regulamentul din Anexa 3 privind Stabilirea categoriilor de importanță a construcțiilor.

Lucrările propuse prin intermediul proiectului nu au impact asupra mediului, ci din contră, prin consolidarea structurii rutiere și asigurarea evacuării corespunzătoare a apelor pluviale se va aduce o îmbunătățire importantă a condițiilor de mediu din zonă, prin reducerea nivelului de zgomot, a noxelor și a prafului din atmosferă.

Sectorul de drum care face obiectul prezentei documentații începe la km 76+830, după intersecția cu drumul forestier spre Cerna Sat. În continuare traseul se desfășoară pe malul stâng al râului Cerna, sfârșitul tronsonului de drum fiind la km 89+700 la limita cu județul Caraș-Severin, traficul desfășurându-se pe teritoriul administrativ al județului Mehedinți.

Starea tehnică a drumului național secundar DN 67D se încadrează în clasa tehnică IV.

Sistemul rutier existent pe DN67D este un sistem nerigid, ce are îmbrăcămintea alcătuită dintr-un strat de mixtură asfaltică cu grosimi cuprinse între 10-20 cm, turnată peste un strat de balast cu grosimi cuprinse între 20-43 cm.

Sub stratul de balast au fost identificate formațiunile ce constituie platforma suport a terasamentelor, reprezentate prin roci stâncoase, piatră spartă în amestec cu nisip, nisipuri cu pietriș și argile.

Pe tot sectorul de drum analizat există structuri de sprijin, atât de debleu, cât și de rambleu, care sunt în diferite stări de degradare.

Zidurile de sprijin de debleu sunt în general stabile. Marea majoritate a sprijinirilor din zonele de debleu sunt din zidărie de piatră și prezintă, în general, următoarele tipuri de degradări:

- degradări ale rosturilor;
- zone cu blocuri de piatră desprinse;
- barbacane colmatate;
- lipsa completă a barbacanelor;
- igrasie dată de umiditatea excesivă.

Zidurile din beton simplu din zonele de debleu prezintă, în general, următoarele tipuri de degradări:

- igrasie;
- degradarea betonului;
- barbacane nefuncționale.

În general, partea superioară a zidurilor de debleu este împădurită, vegetația ajungând până la coronamentul zidurilor.

Zidurile de sprijin de rambleu sunt în general din zid din zidărie de piatră și au rolul de a asigura platforma drumului. Acestea se întâlnesc, în special, în zonele cu podețe.

Structurile de sprijin de rambleu prezintă, în general, următoarele tipuri de degradări:

- dislocări ale blocurilor de piatră;
- drenuri nefuncționale;
- barbacane colmatate;
- igrasie dată de umiditatea excesivă;
- lipsă barbacanelor.

Starea de degradare a drumului analizat s-a realizat utilizând metodologia CD 155 – 2001 “Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne” și AND 540-2003 “Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminții pentru drumuri cu structuri rutiere suple și semirigide”. Evaluarea stării de degradare a fost efectuată și pe baza măsurărilor și aprecierilor vizuale efectuate la fața locului.

Cele mai frecvente degradări, întâlnite, sunt specifice drumurilor asfaltate cu durata de serviciu depășită și cu straturi asfaltice îmbătrânite. Cauzele stării de degradare sunt legate de acțiunea combinată a factorilor de mediu și a traficului, de îmbătrânirea asfaltului și de acțiunea apelor pluviale care șiroiesc sau staționează perioade îndelungate pe partea carosabilă ca urmare a pantelor transversale și longitudinale necorespunzătoare. Apele care sunt drenate necorespunzător se infiltrează în corpul drumului ducând la diminuarea capacității portante.

În lungul drumului există rigole triunghiulare din beton, dar acestea nu funcționează corespunzător, deoarece prezintă diferite grade de colmatare, de la parțial la integral colmatate.

O mare parte dintre podețele transversale existente sunt podețe tubulare cu diametru cuprins între \emptyset 700 și \emptyset 1500. Acestea au o deschidere mai mică de 2.00 m, ceea ce conduce la o dificultate în întreținere și curățare iar cazul unor viituri, acestea se colmatează.

În urma investigațiilor efectuate, s-a putut aprecia ID (indicele de degradare), astfel încât drumul investigat să poată fi încadrat corespunzător.

Concluziile obținute au fost următoarele:

- nivelul de vizibilitate al drumului național este redus;
- de-a lungul traseului investigat au fost constatate o multitudine de defecte atât structurale cât și de suprafață;
- din categoria defectelor structurale cele mai frecvente sunt:
 - degradări datorate oboselii cu nivel mediu și ridicat de severitate;
 - faianțări cu nivel ridicat de severitate;
 - fisuri și crăpături longitudinale cu nivel mediu și ridicat de severitate;
 - plombări și covoare extinse.
- din categoria defectelor de suprafață cele mai frecvente sunt:
 - degradări de margine, cu nivel mediu și ridicat de severitate;
 - fisuri și crăpături transversale, cu nivel mediu și ridicat de severitate;
 - gropi care afectează stratul de suprafață se întâlnesc cu o frecvență scăzută;
 - suprafață cu ciupituri, cu nivel mediu de severitate;

- o cedări acostamente, se întâlnesc mai pe toată lungimea drumului.

Toate defectele constatate în urma efectuării investigațiilor mențin în prezent drumul național la un nivel de viabilitate redus cu consecințe asupra siguranței rutiere și a confortului călătoriei.

Condițiile hidrologice ale complexului rutier sunt considerate defavorabile. Există posibilitatea infiltrării apelor din precipitații în corpul drumului investigat. A fost stabilită secțiunea omogenă în funcție de trafic și de tipul de structură rutieră, de minim 200 m (conform normativului AND 540 "Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintei bituminoase pentru structuri rutiere simple și semirigide", capitolul 4, secțiunea 1, art. 22) cuprinsă între km 76+830 – km 89+700, cu clasă de trafic mediu, structură rutieră suplă. Această secțiune omogenă a fost ulterior împărțită în 10 subsecțiuni omogene în funcție de totalul suprafeței degradate. Calificativul stării de degradare s-a stabilit în funcție de indicii de degradare, conform Normativului D 155-2001. Cele 10 subsecțiuni sunt prezentate în continuare:

Nr Crt.	Subsecțiune omogena kmi - kms		Calificativ	IG	Lungime subsecțiune	Caracteristici subsecțiune
1	km 76+830	km 78+035	BUNA	92.57	1205.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 17 cm mixtură asfaltică și 1.13 m umplutura din balast și piatra spartă, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 1, km 76+850, partea dreaptă
2	km 78+035	km 83+075	REA	70.32	5040.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 12 cm mixtură asfaltică, 38 cm umplutură din balast în matrice argiloasă și 35 cm argilă nisipoasă cafeniu-gălbuie, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 6, km 79+270, partea dreaptă
3	km 83+075	km 83+425	BUNA	92.57	350.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 10 cm mixtură asfaltică și 40 cm umplutură din piatră spartă în matrice argiloasă-nisipoasă și 75 cm bolovăniș în matrice argiloasă-nisipoasă, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 14, km 83+250, partea dreaptă
4	km 83+425	km 84+550	REA	75.32	1125.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 10 cm mixtură asfaltică, 35 cm umplutură din piatră spartă în matrice argiloasă și 35 cm rocă de baza, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 15, km 83+950, partea stângă
5	km 84+550	km 84+775	BUNA	94.07	225.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 10 cm mixtură asfaltică și 25 cm umplutură din piatră spartă în matrice argiloasă nisipoasă, conform investigațiilor geotehnice, din cel mai apropiat sondaj 17, km 84+950, partea dreaptă. Accesată subsecțiune traversează o zonă în care pe partea stângă se află un versant aproape vertical, uneori chiar în surplombă. Partea carosabilă are o lățime cuprinsă între 4.00 - 5.00 m, circulația rutieră se desfășoară alternativ pe un sens
6	km 84+775	km 86+425	REA	72.25	1650.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 20 cm mixtură asfaltică, din care 4 cm beton asfaltic nedegradat, 16 cm beton asfaltic degradat, 20 cm umplutură din piatră spartă și 40 cm bolovăniș și blocuri în matrice argiloasă - prăfoasă, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 19, carota 7, km 85+970, partea dreaptă
7	km 86+425	km 87+225	BUNA	94.81	800.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 12 cm mixtură asfaltică, 13 cm umplutură din piatră spartă, 10 cm beton asfaltic degradat, 25 cm umplutură din piatră spartă și 50 bolovăniș și blocuri în matrice argiloasă, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 21, km 86+850, partea dreaptă
8	km 87+225	km 88+200	REA	71.21	975.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 13 cm mixtură asfaltică, din care 6 cm beton asfaltic nedegradat, 7 cm beton asfaltic ușor degradat, 37 cm umplutură din piatră spartă în matrice argiloasă – prăfoasă și 30 cm bolovăniș și blocuri în matrice argiloasă, conform investigațiilor geotehnice, sondaj 22, carota 8, km 87+275, partea stângă
9	km 88+200	km 89+700	BUNA	91.03	1500.00 m	Sistemul rutier este alcătuit din 10 cm mixtură asfaltică, 25 cm umplutură din piatră spartă în matrice argiloasă – nisipoasă, 45 cm nisip argilos, 30 cm nisip cu rare elemente

						de pietriș și 20 cm bolovăniș și blocuri în matrice argiloasă - nisipoasă conform investigațiilor geotehnice, sondaj 24, km 88+350, partea dreaptă
			MEDIOCRĂ	83.75	12870.00 m	

Calificativul general stării de degradare a sectorului de drum național DN67D km 76+830 – km 89+700 a fost determinat ca fiind stare MEDIOCRĂ, cu un indice global de degradare de 83.75 ($77 < IG < 90$).

Scurgerea apelor

Din punct de vedere al evacuării apelor în lungul drumului DN67D există numeroase deficiențe. Astfel, pe lângă faptul că apele bălesc deseori în zona drumului și nu sunt evacuate către șanțuri, șanțurile existente, acolo unde există, prezintă probleme mari în colectarea și evacuarea apelor către emisari. Acest lucru se datorează unei secțiuni de curgere colmatate înierbate sau a distrugerii acestora.

Astfel, apare necesitatea realizării de șanțuri sau rigole noi, adaptate la condițiile locale respectiv la declivități pronunțate sau declivități reduse. Pe zona declivităților pronunțate este necesară realizarea de rigole perete.

Zona drumului, incluzând lucrările de terasamente și celelalte construcții rutiere, este expusă acțiunii permanente a apei. Infiltrarea și acumularea apei în corpul drumului, provoacă scăderea capacității portante și degradarea, inevitabilă, în timp, a structurii rutiere. Apa care provine din precipitații acționează asupra terasamentelor și a celorlalte construcții rutiere prin șiroire pe suprafața părții carosabile.

Sistemele de scurgere existente în zona drumului sunt alcătuite din șanțuri și rigole, de pământ sau protejate cu beton sau pereu din piatră brută. În mare majoritate șanțurile și rigolele sunt colmatate, iar o parte din ele sunt parțial înfundate și deteriorate. Sistemul de scurgere a apelor nu are capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul drumului, fapt care determină staționarea apei în șanțuri/rigole și infiltrarea acestora în terasamente și în corpul drumului, afectând marginea platformei drumului.

În prezent, din punct de vedere al semnalizării orizontale, pe unele sectoare nu au fost identificate marcaje transversale și longitudinale, iar unde acestea exista sunt șterse sau degradate. Semnalizarea verticală lipsește și ea, se întâlnește ocazional și la intersecțiile cu celelalte categorii de drumuri.

Sectorul de drum analizat are foarte multe lucrări de sprijinire din zidărie de piatră. Lucrările de sprijinire întâlnite pe traseu au fost făcute pentru asigurarea platformei drumului. Degradările zidurilor de debleu sunt datorate lipsei drenurilor, a întreținerii, precum și a vegetației care a crescut necontrolat, astfel că rădăcinile arborilor au ajuns să împingă elemente de zid și să le disloce.

Degradările zidurilor de rambleu sunt date de intensitatea traficului, care a crescut, fără ca sprijinirile să fie consolidate, sau măcar întreținute. De asemenea, un rol important în procesul de degradare îl constituie umiditatea excesivă cauzată de vegetație, zonele fiind, în general împădurite.

Pentru realizarea lucrărilor propuse este necesară o organizare de șantier, ce nu va duce la provocare deranj pentru trecători sau pentru persoanele ce locuiesc în zona în care vor fi efectuate lucrările. Organizarea de șantier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă. Pentru organizarea de șantier și Baza de producție se va proiecta un sistem de colectare a apelor menajere, apelor tehnologice și a apelor meteorice. Apele colectate pot fi introduse în bazine etanșe vidanjabile și ulterior epurate.

Se vor limita la minim emisiile de praf, mirosuri, gaze de eșapament.

Ca și activități ce vor fi efectuate pentru implementarea și realizarea proiectului propus pot fi menționate execuția săpăturilor și execuția lucrărilor de consolidare a străzilor cuprinse în proiect.

3.6.3 Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea

În urma realizării proiectului propus va fi dată în folosință porțiunea cuprinsă între km 76 + 830 - km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700 din drumul național DN67D consolidată. Modernizarea drumului național DN 67D, va asigura și îmbunătățirea mobilității populației, bunurilor și serviciilor în județul Mehedinți. Sectorul de drum care face obiectul proiectului în lungime de 12.87 km începe la km 76+830, după intersecția cu drumul forestier spre Cerna Sat. În continuare traseul se desfășoară pe malul stâng al râului Cerna, sfârșitul tronsonului de drum fiind la km 89+700 la limita cu județul Caraș-Severin, traficul desfășurându-se pe teritoriul administrativ al județului Mehedinți.

3.6.4 Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Pentru realizarea proiectului vor fi utilizate următoarele materii prime: agregate (piatră spartă, nisip), ciment, beton asfaltic, dale beton ciment.

Antreprenorul are obligația de a asigura alimentarea provizorie cu apă și energie electrică, și va achita toate costurile și cheltuielile care decurg din folosirea apei și a energiei electrice, pentru organizarea de șantier. Energia electrică va fi asigurată prin racord la instalațiile existente în zonă sau folosind sursele proprii ale constructorului de tipul generatoarelor.

Sursa de apă pe perioada de execuție se va realiza prin racordarea la rețeaua de alimentare cu apă a localităților sau din surse proprii ale antreprenorului. Apa de băut necesară pentru muncitori va fi achiziționată din comerț.

Pentru funcționarea utilajelor de construcții este necesară folosirea combustibililor uzuali: motorină și benzină. Alimentarea utilajelor nu se va face pe șantier, nu se vor realiza depozite de combustibil, ci doar în locurile special amenajate și autorizate (benzinării).

3.6.5 Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

Lucrările proiectate nu necesită racorduri definitive pentru alimentarea cu energie electrică, apă sau gaze, ci doar temporare pentru asigurarea funcționării organizării de șantier.

În faza de execuție a lucrărilor pentru reabilitarea drumului național DN67D, se impune ca în zona organizării de șantier să existe utilități pentru deservirea construcțiilor și salariaților, pe toată durata de execuție.

În aceste condiții, în categoria utilităților sunt cuprinse, minim, următoarele:

- rețea de electricitate;
- rețele de alimentare cu apă și canalizare.

Toate aceste surse menționate (utilități), necesare atât în zona punctelor de lucru, cât și în zona de organizare de șantier, sunt dezvoltate și se regăsesc pe amplasamentul propus spre execuție.

Pentru a beneficia de aceste utilități, executantul va întocmi documentații tehnice de amenajare pentru zona de amplasare a organizării de șantier, va încheia contracte cu distribuitorii de energie electrică și apă / canalizare.

3.6.6 Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

După finalizarea lucrărilor se vor avea în vedere următoarele lucrări de refacere a amplasamentului:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizat;
- evacuarea din amplasament a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;

- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

3.6.7 Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Se vor menține căile de acces existente.

3.6.8 Resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Pot fi menționate următoarele categorii de resurse naturale folosite pentru modernizarea și consolidarea celor 12.87 km ai drumului național DN67D:

- agregatele naturale precum: piatră spartă, nisip;
- ciment, beton asfaltic, dale beton ciment;
- apă pentru realizarea betoanelor, pentru compactare;
- pământul pentru realizarea umpluturilor.

În perioada de funcționare nu este necesară alocarea de resurse naturale.

3.6.9 Metode folosite în construcție/demolare

Pentru realizarea proiectului vor fi realizate următoarele tipuri de lucrări:

- terasamente: săpături directe – mecanizate sau manuale, compactări, împrăștieri, transporturi pe șantier și pentru materiale;
- construcții – cu pavele auto blocante prefabricate din beton.

Metodele folosite vor fi cele uzuale, lucrările se vor realiza manual și mecanizat cu utilaje specifice acestui tip de construcții: excavator, compactor, finisor, etc.

După finalizarea lucrărilor de modernizare, construcțiile și instalațiile existente în cadrul organizării de șantier vor fi demontate și evacuate, iar spațiile ocupate temporar de organizarea de șantier vor fi aduse la forma inițială.

3.6.10 Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară

Lucrările de execuție se vor realiza conform graficului de lucrări întocmit de Antreprenor și aprobat de Beneficiar. După finalizarea execuției lucrărilor, obiectivul va fi pus în funcțiune. Se estimează că durata de execuție a proiectului propus este de 24 luni.

Lucrările vor fi realizate respectând planul de execuție propus ce va cuprinde următoarele etape:

- amplasarea organizării de șantier;
- lucrările de săpătura și realizarea structurii rutiere noi;
- realizarea lucrărilor pentru scurgerea apelor pluviale;
- refacerea suprafețelor afectate temporar de lucrări.

Durata normală de exploatare a unui drum este de 15 ani, în condițiile realizării lucrărilor de întreținere și de reparații conform normativelor în vigoare.

Siguranța circulației pe timpul execuției

Semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 constau în măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului.

3.6.11 Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Pe amplasamentul proiectului și în vecinătatea acestuia nu există alte proiecte cu care modernizarea și

consolidarea drumului național ar putea avea impact cumulat.

3.6.12 Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Specificul proiectului nu permite alternative de amplasament, fiind un proiect de modernizare a unui drum existent. S-au analizat locații diverse pentru depozitele tampon de agregate minerale, organizarea de șantier. Din punct de vedere al alternativelor tehnice, proiectantul a analizat mai multe soluții și a ales soluția cea mai fezabilă din punct de vedere tehnico-economic. Soluția aleasă este în concordanță cu prevederile de mediu.

S-au analizat următoarele sol

uții de structuri rutiere, corespunzătoare clasei de trafic MEDIU.

SOLUȚIA I

Ranforsare sistemului rutier existent km 76+830 – km 89+700

- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică, tip BA 16 rul 50/70;
- 6 cm strat de legătură din binder de criblura, tip BAD 22.4 leg 50/70;
- 3 cm strat de preluare denivelări din binder de criblura, tip BAD 22.4 leg 50/70;
- geocompozit pentru împiedicarea transmiterii fisurilor și armarea îmbracamintii bituminoase;
- Frezare straturi asfaltice existente degradate (min. 5 cm – max. 10 cm);

Casete de lărgire cu structură rutieră nouă

- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică, tip BA 16 rul 50/70;
- 6 cm strat de legătură din binder de criblura, tip BAD 22.4 leg 50/70;
- geocompozit pentru împiedicarea transmiterii fisurilor și armarea îmbracamintii bituminoase;
- 8 cm strat de baza din anrobat bituminos cu criblură, tip AB 31.5 baza 50/70;
- 20 cm strat superior de fundație din piatra sparta;
- 30 cm strat inferior de fundație din balast;
- 20 cm strat de forma din material granular;

SOLUȚIA II

Ranforsare sistemului rutier existent km 76+830 – km 89+700

- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică, tip BA 16 rul 50/70;
- 6 cm strat de legătură din binder de criblura, tip BAD 22.4 leg 50/70;
- 3 cm strat de preluare denivelări din binder de criblura, tip BAD 22.4 leg 50/70;
- Frezare straturi asfaltice existente degradate (min. 5 cm – max. 10 cm);

Casete de lărgire cu structură rutieră nouă

- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică, tip BA 16 rul 50/70;
- 6 cm strat de legătură din binder de criblura, tip BAD 22.4 leg 50/70;
- 8 cm strat de baza din anrobat bituminos cu criblură, tip AB 31.5 baza 50/70;
- 20 cm strat superior de fundație din balast stabilizat;
- 30 cm strat inferior de fundație din balast;
- 20 cm strat de forma din material granular.

În urma celor prezentate mai sus, ca varianta de modernizare a drumului, se recomandă SOLUȚIA I. Soluția proiectată este în concordanță cu Soluția din expertiza tehnică drum întocmită de către expertul tehnic atestat.

3.6.13 Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului

Nu este cazul.

3.6.14 Alte autorizații cerute pentru proiect

Nu este cazul.

4 Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;

- Pentru pregătirea terenului în vederea realizării lucrărilor, sunt necesare diverse lucrări cum ar fi:
 - pichetarea detaliată a drumului;
 - curățare teren (stufăriș, lăstăriș, crengi; grohotiș);
 - scoaterea rădăcinilor (diametru < 40 cm);
 - scoaterea rădăcinilor (diametru > 40 cm);
 - decaparea și depozitarea pământului vegetal;
 - săpătură mecanică de pământ la debleele în teren tare;
 - frezarea/indepărtarea îmbrăcăminții rutiere existente pe o grosime de 5-10 cm;
 - frezarea îmbrăcăminții rutiere existente pe o grosime medie de 3 cm;
 - demolare beton;
 - demolare zid de sprijin;
 - curățare versanți;
 - săpătură;
 - desfacere parapet existent.
- Toate aceste lucrări se vor realiza conform proiectului tehnic. Deșeurile rezultate vor fi gestionate corespunzător – valorificare sau eliminare după caz, prin operatori autorizați.

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

- După finalizarea execuției lucrărilor se va curăța terenul de diverse materiale / deșeuri. Zonele în care au fost amplasate organizarea de șantier, depozitele tampon de agregate minerale și depozitele temporare de materiale / deșeuri vor fi curățate complet și terenul va fi readus la starea inițială. Dacă sunt necesare înierbări, se vor utiliza specii autohtone, fără risc de introducere de specii invazive.
- Principalele lucrări de refacere a terenului sunt:
 - refacere zone verzi;
 - însămânțare taluze și înierbare zone arhitecturale.

5 Descrierea amplasării proiectului

5.1 Amplasament

Prin implementarea proiectului propus se dorește a se realiza consolidarea drumului național DN 67D. DN 67 D este un drum destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud-vestul țării, respectiv între Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane, fiind clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV. Sectorul de drum propus pentru consolidare are o capacitate portantă necorespunzătoare, durata de exploatare fiind depășită.

Datorită stării de degradare accentuate a drumului (burdușiri, gropi, crăpături), planeității necorespunzătoare, duratei de exploatare depășită, precum și calamităților naturale din ultimii ani, se impune consolidarea lui DN 67D, Valea Cernei- Băile Herculane pe sectorul analizat. Necesitatea investiției rezultă și din faptul că zona deservită de drum este o zonă cu potențial turistic ridicat, traseul acestuia fiind situat în zona Rezervației Domogled, inclusă în Parcul Național Domogled-Valea Cernei.

În urma ploilor torențiale din ultimii ani, pe unele sectoare s-au produs modificări ale structurii rutiere datorită tasărilor terenului de fundare provocat de infiltrarea apelor din precipitații și datorită traficului, precum și degradări ale elementelor de colectare și evacuare a apelor pluviale, care pun în pericol siguranța circulației.

Drumul național 67 D este încadrat în clasa tehnică IV, având partea carosabilă de 6.00 m lățime, fiind pe majoritatea traseului încadrată de borduri, cu benzile de încadrare consolidate pe unele sectoare de 2 x 0.50 m, astfel încât platforma drumului având lățimea de 6.00 – 8.00 m.

Profilul transversal al drumului este mixt, rambleu pe partea dreaptă, respectiv debleu pe partea stângă. Sectorul de drum care face obiectul acestui proiect începe la km 76+830, după intersecția cu drumul forestier spre Cerna Sat. În continuare traseul se desfășoară pe malul stâng al râului Cerna, sfârșitul tronsonului de drum fiind la km 89+700 la limita cu județul Caraș-Severin, traficul desfășurându-se pe teritoriul administrativ al județului Mehedinți.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale este deficitară, în general dispozitivele de scurgere a apelor lipsesc.

Județul Mehedinți este situat în partea de sud-vest a României, pe malul stâng al Dunării la ieșirea acesteia din defileu și are o suprafață de 493289 hectare (2,1% din suprafața țării). Se învecinează cu județele: Caraș-Severin la vest, Gorj la nord, Dolj la sud-est. Bulgaria și Serbia la sud.

Din punct de vedere al organizării administrative în componența județului intră 2 municipii (Drobeta-Turnu Severin și Orșova), 3 orașe (Baia de Aramă, Strehaia și Vânju Mare), 61 comune și 344 sate.

Populația după domiciliu a județului Mehedinți la 1 iulie 2019 era de 277993 locuitori, din care în mediul urban 140884 locuitori (50.7%), iar în mediul rural 137109 locuitori (49.3%).

Județul este străbătut de șoseaua europeană E70, iar darea în folosință a Canalului Rin – Main – Dunăre a pus reședința județului, municipiul Drobeta Turnu Severin, în contact direct cu toate orașele riverane de la Marea Neagră și până la Marea Nordului.

Podul de la sistemul Hidroenergetic și de Navigație Porțile de Fier a scurtat distanțele rutiere dintre Drobeta-Turnu Severin și diferite orașe europene.

Relieful județului format din munți, podișuri și câmpie, se înfățișează sub forma unui amfiteatru dispus în trepte ce coboară dinspre nord-nord-vest spre sud-sud-est.

5.2 Distanța față de granițe

Proiectul nu are impact transfrontalier și nu intră sub incidența [Convenției](#) privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea [nr. 22/2001](#), cu completările ulterioare.

5.3 Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural

Potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Nu este cazul

5.4 Hărți, fotografii ale amplasamentului

În anexă sunt prezentate hărți și planuri ale amplasamentului.

5.5 Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului

În anexă este prezentat planul de încadrare în zonă în format DWG georeferențiat, care conține coordonatele STEREO70 ale tronsonului de drum supus modernizării. În tabelul de mai jos sunt prezentate coordonatele principalelor puncte de pe traseul analizat.

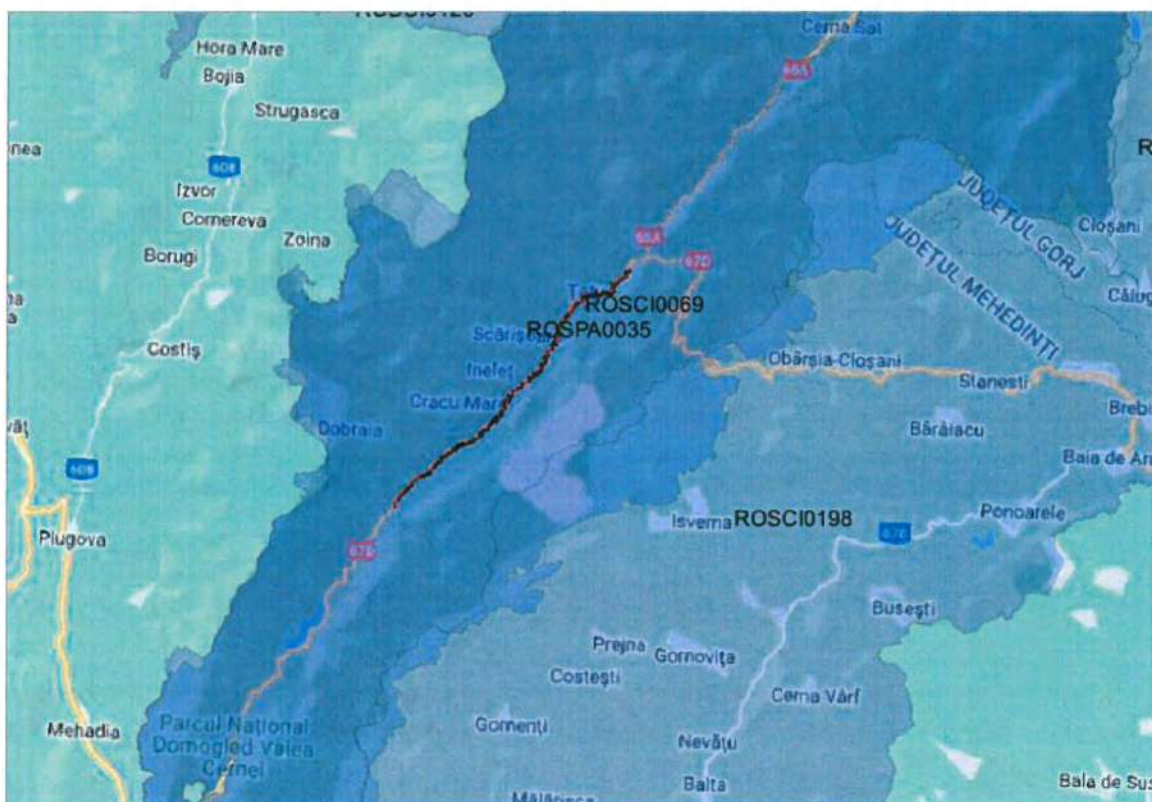
Coordonate STEREO70 ale proiectului propus

Nr. crt	X [m]	Y [m]	Nr. crt	X [m]	Y [m]	Nr. crt	X [m]	Y [m]
1	397371.229	310598.410	51	394971.860	308171.922	101	392025.249	305817.911
2	397298.647	310595.449	52	394926.867	308110.182	102	391967.176	305755.239
3	397235.297	310566.369	53	394882.093	308085.240	103	391855.506	305709.347
4	397162.446	310516.668	54	394793.343	308059.672	104	391828.154	305632.519
5	397136.268	310499.949	55	394721.003	307941.410	105	391785.168	305602.686
6	397084.826	310449.236	56	394570.802	307902.693	106	391741.422	305547.994
7	397050.320	310309.355	57	394539.504	307803.841	107	391659.707	305478.506
8	397037.620	310260.030	58	394467.291	307741.267	108	391575.230	305410.404
9	397015.904	310177.949	59	394416.590	307808.012	109	391478.328	305319.852
10	396992.818	310138.647	60	394310.607	307862.216	110	391464.508	305218.109
11	396949.520	310085.776	61	394202.319	307751.025	111	391479.960	305135.722
12	396857.530	310063.213	62	394138.722	307683.002	112	391490.763	305070.377
13	396752.114	310097.521	63	394163.326	307612.310	113	391500.411	305003.585
14	396693.321	310078.229	64	394048.277	307604.413	114	391493.133	304918.379
15	396637.120	310042.712	65	394009.500	307582.610	115	391414.234	304904.890
16	396604.128	310010.697	66	393944.432	307581.868	116	391367.722	304872.163
17	396562.310	309971.857	67	393923.727	307524.087	117	391306.745	304829.282
18	396567.148	309907.863	68	393889.113	307465.174	118	391267.788	304735.964
19	396573.420	309850.984	69	393850.909	307417.406	119	391252.501	304700.531
20	396577.431	309699.912	70	393811.513	307387.794	120	391215.731	304577.289
21	396591.528	309667.883	71	393791.827	307354.092	121	391180.707	304501.310
22	396597.226	309626.682	72	393734.871	307297.022	122	391154.457	304440.981
23	396611.221	309548.637	73	393684.143	307259.451	123	391068.183	304369.193
24	396588.207	309488.689	74	393639.058	307196.356	124	390985.622	304370.561
25	396590.339	309440.497	75	393470.013	307057.495	125	390921.574	304291.728
26	396569.636	309391.171	76	393447.611	306967.739	126	390898.525	304233.377
27	396576.895	309353.033	77	393411.565	306882.752	127	390864.118	304165.765
28	396574.265	309320.735	78	393370.896	306792.245	128	390831.280	304108.175
29	396574.495	309272.258	79	393223.522	306727.981	129	390770.961	304058.240
30	396542.292	309120.733	80	393142.151	306618.895	130	390735.477	304015.898
31	396399.260	309106.456	81	393079.000	306562.391	131	390661.181	303954.833
32	396299.050	309048.046	82	393044.938	306528.039	132	390472.783	303926.988
33	396319.092	308888.131	83	392991.215	306495.270	133	390392.493	303873.659
34	396293.788	308806.647	84	392941.287	306509.279	134	390382.379	303776.844
35	396230.638	308751.180	85	392901.078	306493.834	135	390384.739	303692.338
36	396230.638	308751.180	86	392818.319	306472.906	136	390375.758	303648.072
37	396124.111	308697.317	87	392749.181	306418.498	137	390363.305	303591.653
38	396042.669	308669.829	88	392677.970	306348.508	138	390346.143	303522.186
39	395968.025	308641.273	89	392573.538	306323.062	139	390258.373	303351.347
40	395874.222	308605.119	90	392514.046	306310.011	140	390141.002	303268.363
41	395809.106	308551.342	91	392486.078	306265.744	141	390049.942	303207.067
42	395747.307	308489.568	92	392447.594	306236.136	142	389913.136	303190.259
43	395688.787	308353.150	93	392412.049	306215.371	143	389868.198	303149.708
44	395609.966	308321.004	94	392379.571	306192.732	144	389823.150	303101.989
45	395538.347	308290.995	95	392326.455	306151.878	145	389822.951	302985.025
46	395469.779	308273.781	96	392296.679	306117.105	146	389756.991	302919.283
47	395394.723	308241.221	97	392264.281	306096.667	147	389698.280	302863.241
48	395340.571	308158.430	98	392227.452	306062.356	148	389608.057	302780.211
49	395205.714	308140.147	99	392170.105	306033.700	149	389540.921	302733.959

50	395113.188	308170.211	100	392062.184	305932.732	150	389386.705	302732.235
						151	389309.282	302673.196

5.6 Amplasarea în raport cu ariile protejate

Amplasamentul proiectului propus se suprapune cu aria de protecție avifaunistică ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei, proiectul intrând astfel sub incidența articolului 28 din Ordonanța 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.



Evidențiere zonă amplasare proiect și suprapunere cu ariile naturale protejate ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei; ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei; și cu RONPA001 Parcul Național Domogled – Valea Cernei

Proiectul propus NU ocupă teren suplimentar din sit, în plus față de suprafața cadastrată a drumului existent.

5.7 Detalii privind orice variantă de amplasament luată în considerare.

Alternativele de amplasament nu sunt relevante deoarece proiectul prevede modernizarea unui drum existent. Poziționarea elementelor specifice ale proiectului (podețe, intersecții, parcări) au fost dictate de situația din teren, fără a permite variante de amplasament.

6 Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului

6.1 Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

6.1.1 Protecția calității apelor

Surse și poluanți

Scurgerea apelor va fi asigurată prin executia de santuri din pamant, santuri din beton, sau rigole de acostament si rigole carosabile in zonele ingustate in conformitate cu STAS 2914-84 si STAS 2916-87, cu o sectiune calculata astfel incat sa asigure evacuarea apelor provenite din ploii.

Proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață s-a realizat în conformitate cu situația existentă, prevăzându-se realizarea unor dispozitive de scurgere noi (șanțuri trapezoidale cu secțiune conform STAS 10796/1-77, STAS 10796/2-79 și STAS 10796/3-88).

În vederea asigurării colectării și evacuării apelor se vor realiza:

- santuri cu sectiune trapezoidala din beton de ciment;
- santuri cu sectiune trapezoidala din pamant,
- rigole carosabile cu placute prefabricate din beton armat.

Pe zonele pe care declivitatea este mai mare de 4,00% se recomanda ca santurile/rigolele sa se realizeze din beton de ciment. Pe zonele pe care declivitatea este mai mica de 4,00% santurile/rigolele se vor realiza din pamant (cu exceptia zonelor din interiorul localitatilor). Pe zonele pe care se realizeaza santuri/rigole din beton de ciment, acostamentul se va realiza tot din beton de ciment. Santurile trapezoidale pereate se vor realiza din beton de ciment C30/37 in grosime de 10 cm asezat pe un strat din nisip pilonat in grosime de 5 cm. Rigolele carosabile cu placute prefabricate din beton armat se vor realiza din beton de ciment C30/37 asezate pe un strat din nisip pilonat in grosime de 5 cm.

Măsuri de prevenire a poluării apelor:

În perioada de execuție

- Execuția lucrărilor de construcții se va face astfel încât să se evite deteriorarea rețelelor de alimentare cu apă existente în vecinătatea amplasamentului aferent proiectului.
- Proiectul prevede în cadrul organizării de șantier adoptarea de măsuri specifice pentru prevenirea impactului potențial asupra calității apelor de suprafață și subterane:
 - Depozitarea temporară a materialelor rezultate din construcții în incinta organizării de șantier, în spațiul special amenajat dotat cu containere specializate pentru colectarea selectivă a deșeurilor generate.
 - Manipularea deșeurilor se va realiza astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații.
 - Amplasarea de toalete ecologice în cadrul organizării de șantier.
 - Lucrările de reparații și întreținere a utilajelor din șantier se vor realiza în ateliere/service-uri specializate.
 - Pe amplasamentul aferent organizării de șantier nu se vor amenaja depozite de combustibili.

- Amenajarea traseelor din incinta organizării de șantier asfel încât să nu se producă derapaje, noroi, băltire de apă, etc.
- Folosirea de utilaje cu revizia tehnică făcută (valabilă) care nu vor avea pierderi de carburanți și/sau de lubrefianți.
- Aplicarea în caz de necesitate a măsurilor de prevenire și combatere a poluării accidentale, conform prevederilor legislației în vigoare, cum ar fi:
 - Evitarea spălării autovehiculelor/ utilajelor în zona de amplasament a proiectului.
 - Evitarea efectuării de deversări/ descărcări de ape uzate, deșeuri lichide sau solide, carburanți sau emulsii pe terenuri, în ape de suprafață sau subterane.
 Toate aceste măsuri vor fi incluse într-un Plan de prevenire și combatere a poluărilor accidentale, care va fi întocmit și aplicat de către Antreprenor.
- Titularul proiectului/antreprenorul lucrărilor de construcții are obligația respectării condițiilor impuse de autoritățile relevante;

În condițiile implementării măsurilor de prevenire/ reducere a impactului potențial nominalizate, se apreciază că, în timpul realizării lucrărilor de construcție aferente proiectului, nu se va produce poluarea apelor de suprafață și subterane.

În etapa de funcționare – nu este cazul.

Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute: Nu sunt și nici nu este cazul

Concentrații și debite de poluanți: Nu este cazul.

6.1.2 Protecția aerului:

Surse de emisie și poluanți.

În timpul execuției lucrărilor, emisiile principale sunt:

- emisii rezultate din lucrările de asfaltare a drumului – pulberi, praf
- emisii rezultate din lucrări de decopertare / reprofilare și amenajare a drumului – pulberi, praf
- emisii de gaze de eșapament rezultate din funcționarea utilajelor și a mijloacelor de transport – emisii de ardere motorină

În timpul operării emisiile sunt reprezentate de gazele de eșapament rezultate din circulația pe drumurile publice. Se estimează că traficul nu va crește în mod semnificativ ca urmare a modernizării drumului, deci emisiile se vor situa în același interval de mărime ca și până acum.

1. Emisii rezultate din lucrările de asfaltare a drumului

Aceste emisii sunt incluse în factorii de emisie aferenți codului NFR 2.D.3.b – asfaltarea drumurilor, SNAP 040611 Asfaltarea drumurilor, EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019, tabelul 3.1.

Calculul emisiilor din această sursă, având la bază factorii de emisie, se face în tabelul următor:

Calcul emisii – cod NFR 2.D.3.b – asfaltarea drumurilor

Poluant	UM	Factor emisie	Cantitate asfalt utilizata [tone]	Emisii totale [tone]	Emisii specifice [g/s*mp]
NMVOC	g/tona asfalt	16	30572	0,489152	1,31E-08
TSP	g/tona asfalt	14000	30572	428,008	1,15E-05
PM10	g/tona asfalt	3000	30572	91,716	2,46E-06
PM2.5	g/tona asfalt	400	30572	12,2288	3,28E-07
Emisii din asfaltarea drumului, NFR 2.D.3.b					

S = 12870 m x 6 m

77220 mp

tone

Consum asfalt	0.396	tone/mp	18708	beton asfaltic
Timp lucru: 2 straturi, 100 zile x 8 ore/zi	800	ore	11745	mixtura asfaltica
			0.0006	Emulsie bitum

2. Emisii rezultate din lucrări de decopertare / reprofilare și amenajare a drumurilor.

Aceste emisii sunt incluse în factorii de emisie aferenți codului NFR 2.A.5.b – construcții și demolări – construcția de drumuri, EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019, tabelul 3.4.

Calcul emisii – cod NFR 2.A.5.b – construcții / demolări, construcția de drumuri

Poluant	UM	Factor emisie	Suprafata [mp]	Timp emisie [s]	Emisii specifice [g/s*mp]	Emisii totale [tone/24 luni]
TSP	kg/mp*an	7,7	77220	2880000	2,06E-04	4,95E-09
PM10	kg/mp*an	2,3	77220	2880000	6,17E-05	1,48E-09
PM2.5	kg/mp*an	0,23	77220	2880000	6,17E-06	1,48E-10
Emisii din constructii/demolari, NFR 2.A.5.b - constructia de drumuri						

S = 12870 m x 6 m	77220	mp	tone	
Consum asfalt	0.396	tone/mp	18708	beton asfaltic
Timp lucru: 2 straturi, 100 zile x 8 ore/zi	800	ore	11745	mixtura asfaltica
			0.0006	Emulsie bitum

3. Emisiile de gaze de eșapament rezultate din funcționarea utilajelor și a mijloacelor de transport: pulberi (PM10, PM2.5) și alte gaze de combustie (COVNM, CO, NOx, SO2 etc.).

Emisiile de pulberi generate de traficul greu pe amplasament sunt incluse în activitatea NFR 1.A.2.g.vii *Non road mobile sources and machinery, Mobile Combustion in manufacturing industries and construction*. Factorii de emisie sunt:

- TSP = 116 g/tonă combustibil
- PM10 = 116 g/tonă combustibil
- PM2.5 = 116 g/tonă combustibil

Se consideră că toate utilajele funcționează pe motorină și au un nivel de reducere a emisiilor de tip EURO5. Consumul de carburant estimat este de 540 tone/lucrare.

Calcul emisii – cod NFR 1.A.2.g.vii – Trafic greu

Poluant	UM	Factor emisie	Consum combustibil [tone/an]	Emisii totale [tone/lucrare]	Emisii totale [g/s*mp]
TSP	g/tona comb.	116	144	16.704	4.48E-07
PM10	g/tona comb.	116	144	16.704	4.48E-07
PM2.5	g/tona comb.	116	144	16.704	4.48E-07
Emisii din rulajul utilajelor / camioanelor pe drum neasfaltat in incinta					

S =	77220	mp
Consum combustibil	144	tone motorina

Emisiile specifice totale și emisiile totale rezultate din lucrările de modernizare a drumului, calculate conform factorilor de emisie de mai sus, sunt următoarele:

Poluant	Emisii specifice totale [g/s*mp]	Emisii totale [tone/lucrare]
TSP	2,18E-04	4,45E+02
PM10	6,41E-05	1,08E+02
PM2.5	6,49E-06	2,89E+01

Măsuri de prevenire a poluării aerului:

Se vor aplica măsuri specifice pentru reducerea emisiilor de pulberi (praf) în timpul execuției lucrărilor:

- ridicarea de bariere eficiente (bariere de protecție cu plasă densă, umedă, care izolează particulele de praf generate) în jurul activităților generatoare de praf sau împrejurul șantierului, dacă este cazul.
- protejarea solului decopertat și depozitarea temporară în incinta amplasamentului pentru evitarea antrenării particulelor de praf în aer. Îndepărtarea acoperirilor de protecție se va face doar pe porțiuni mici în timpul lucrărilor și nu toate în același timp.
- folosirea de utilaje moderne, dotate cu motoare ale căror emisii respectă prevederile standardelor și normativelor în vigoare.
- reducerea vitezei de circulație a vehiculelor grele pentru transportul deșeurilor rezultate din construcții.
- verificarea vehiculelor care transportă materiale /deșeuri, pentru a nu răspândi materiale în afara arealului de lucru.
- stropirea cu apă a deșeurilor din construcții depozitate temporar pe amplasament (în perioadele lipsite de precipitații). La toate activitățile generatoare de praf se vor umezi suprafețele de lucru, în special în perioadele cu temperaturi ridicate și umiditate redusă.
- utilizarea soluțiilor speciale care măresc eficiența apei în fixarea prafului (cu această soluție se va stropi drumul națioanal, zonele de descărcare pentru materialele de construcții, respectiv de depozitare pentru deșeurile rezultate din construcții).
- diminuarea la minimum a înălțimii de descărcare a materialelor care pot genera emisii de particule.
- stabilirea unui timp cât mai scurt de stocare temporară pe amplasament a deșeurilor din construcții la locul de producere, pentru a împiedica antrenarea lor de către vânt, și, implicit, poluarea aerului din zonă.
- pământul rezultat din decopertări și excavații va fi preluat cu mijloace auto acoperite cu prelate și transportat pe amplasamente aprobate.
- curățarea marginilor drumului prin metode adecvate.
- realizarea lucrărilor de transport a deșeurilor în perioade fără curenți importanți de aer și aplicarea unor măsuri suplimentare de minimizare a emisiilor: ex. stropirea căilor rutiere, acoperirea cu prelate a mijloacelor de transport.
- soluțiile și tipurile de lucrări vor respecta standardele și normativele în vigoare pentru asigurarea exigențelor privind calitatea lucrărilor efectuate .
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate.

Responsabilitatea aplicării măsurilor de prevenire/ minimizare a impactului potențial asupra mediului în etapa executării lucrărilor de construcție revine titularului proiectului și antreprenorului lucrărilor de construcții.

Se apreciază că în perioada de realizare a proiectului, respectiv în perioada de construcție, ca urmare a măsurilor tehnice/ operaționale/ organizatorice ce vor fi adoptate pentru de prevenirea/ reducerea poluării, nivelul concentrațiilor de poluanți în aer nu va fi influențat semnificativ de activitățile desfășurate pe amplasamentul șantierului și se va situa sub valorile limită, valorile țintă și nivelurile

critice prevăzute de Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător și concentrațiile maxime admisibile pentru particule sedimentabile totale (TSP) prevăzute de STAS nr. 12574/1987.

Impactul direct asupra calității aerului va fi redus și se va manifesta în perioada de realizare a proiectului ca urmare a emisiilor de pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile, respectiv a poluanților specifici rezultați din funcționarea utilajelor și a autovehiculelor de transport materiale/ deșeuri din construcții.

Impactul va fi reversibil- efectele vor înceta la finalizarea lucrărilor de construcții aferente proiectului.

Instalațiile de epurare fluxurilor gazoase:

- Nu sunt și nici nu este cazul

6.1.3 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Surse generatoare de zgomot

În perioada de execuție

- funcționarea utilajelor pentru realizarea lucrărilor de construcții; manevrarea echipamentelor și utilajelor specifice.
- circulația mijloacelor auto ce asigură aprovizionarea cu materiale de construcții, preluarea și transportul deșeurilor de pe amplasament, efectuarea lucrărilor în perimetrul de lucru.

În perioada de funcționare

- traficul auto în zonă- trama stradală.

Măsuri și limite

În faza de execuție a lucrărilor de construcții se vor lua măsuri tehnice, organizatorice și operaționale pentru atenuarea zgomotelor și vibrațiilor produse, urmărindu-se ca nivelul de zgomot înregistrat să se încadreze în limitele prevăzute de normativele în vigoare.

Utilajele/ echipamentele specifice vor fi exploatate astfel încât nivelul de zgomot rezultat din desfășurarea activității de construcții pe amplasament să nu se depășească, la limita incintei obiectivului, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat -A- $Leq = 65$ dB, conform prevederilor SR 10009/2017- "*Limite admisibile ale nivelului de zgomot în mediul ambiant*".

Măsurile prevăzute a se adopta în timpul realizării lucrărilor de construcții sunt:

- respectarea programului de lucru stabilit de constructor, cu informarea, respectiv cu luarea în considerare a propunerilor/ observațiilor formulate de publicul interesat.
- folosirea de utilaje care să nu conducă în funcționare la depășirea nivelului de zgomot și vibrații admis de normativele în vigoare.
- efectuarea de măsurători de control al nivelului de zgomot rutier în vederea adoptării măsurilor de corecție a poluării fonice excesive.
- localizarea denivelărilor pentru reducerea vitezei în zonele construite și care fac să crească poluarea sonoră, mai ales dacă pe drum circulă vehicule mari. Se va avea în vedere relația reciprocă dintre geometria drumului, a structurilor din zona înconjurătoare și cea a teritoriului din zona studiată.
- organizarea traficului de șantier în vederea limitării frecvenței de traversare a zonelor rezidențiale.
- aplicarea celor mai bune tehnici disponibile și a celor mai bune practici de management pentru a minimiza, la sursă, zgomotul și vibrațiile generate de activitățile de construcții, oriunde acest lucru va fi posibil.
- monitorizarea eficacității măsurilor de atenuare a impactului ținând seama de limitele impuse prin reglementările în vigoare.

Impactul direct al zgomotului și vibrațiilor va fi redus și se va manifesta temporar în perioada de execuție a proiectului. *Impactul va fi reversibil-* efectele vor înceta la terminarea lucrărilor de construcții.

În conformitate cu prevederile *Ordinului MS nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației*, în teritoriile protejate- zonele locuite- vor fi asigurate și respectate valorile limită ale indicatorilor de zgomot, după cum urmează:

- în perioada zilei, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat A (L_{AeqT}), măsurat la exteriorul caselor conform standardului SR ISO 1996/2-08, la 1,5 m înălțime față de sol, nu trebuie să depășească 55 dB –curba de zgomot Cz50;
- în perioada nopții, între orele 23,00-7,00, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat A (L_{AeqT}), măsurat în exteriorul caselor conform standardului SR ISO 1996/2-08, la 1,5 m înălțime față de sol, nu trebuie să depășească 45 dB –curba de zgomot Cz40.

6.1.4 Protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

6.1.5 Protecția solului și a subsolului

În perioada executării lucrărilor de construcții

Surse potențiale de poluare a solului:

- depozitarea necontrolată a deșeurilor generate din activitățile de construcții;
- ocuparea temporară a solului cu deșeurii din construcții și cu materiale de construcții;
- scurgeri accidentale de carburanți/ uleiuri de la utilajele folosite în șantier, ca urmare a funcționării necorespunzătoare ale acestora.

Proiectul prevede pentru perioada aferentă executării lucrărilor de construcții, în cadrul organizării de șantier și în frontul de lucru, luarea măsurilor tehnice /organizatorice/ operaționale ce se impun pentru prevenirea/ reducerea impactului potențial asupra calității solului, subsolului și a apelor subterane.

Măsuri prevăzute pentru prevenirea/reducerea poluării solului, subsolului și a apelor subterane:

- verificarea zilnică a stării tehnice a utilajelor și echipamentelor utilizate în activitățile de construcții;
- alimentarea cu carburanți a utilajelor și schimbarea uleiului la utilaje se va realiza în stațiile de distribuție carburanți autorizate/ service-uri auto, existente în zonă;
- colectarea selectivă și depozitarea temporară a deșeurilor generate pe amplasament în zonele special amenajate în cadrul organizării de șantier.

Se apreciază că prin implementarea acestor măsuri, în timpul executării proiectului de organizare de șantier impactul direct asupra solului și subsolului va fi redus atâta timp cât utilajele vor fi exploatate corespunzător, iar deșeurile rezultate vor fi gestionate cu respectarea prevederilor OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.

Impactul indirect susceptibil va fi redus - se va manifesta în perioada de realizare a proiectului, numai în cazul producerii unor poluări accidentale.

În perioada de funcționare:

Surse potențiale de poluare a solului: Nu este cazul.

6.1.6 Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Amplasamentul proiectului propus se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei; ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei; și cu RONPA001 Parcul Național Domogled – Valea Cernei, proiectul intrând astfel sub incidența articolului 28 din Ordonanța 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.

Lucrările propuse se desfășoară doar în ampriza drumurilor existente, fără ocuparea de teren

suplimentar din sit. **Proiectul propus NU ocupă teren suplimentar din situri, în plus față de suprafața cadastrată a drumurilor existente.** Se estimează că suprafața de teren va fi afectată prin amenajarea părții carosabile, a dispozitivelor de scurgere a apei dar și a parcărilor și a acceselor la proprietăți.

Din punct de vedere a presiunilor exercitate de proiect asupra siturilor, se estimează un impact ne semnificativ asupra speciilor care alcătuiesc biodiversitatea specifică sitului intersectat:

- proiectul nu prevede reduceri ale suprafețelor habitatelor de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de interes comunitar date fiind amploarea redusă a lucrărilor și starea actuală a amplasamentului; Lucrările propuse în sit nu afectează habitatele specifice. Nu se ocupă teren suplimentar față de cel cadastrat pentru drumul existent;
- nu se va produce fragmentarea suplimentară a habitatelor de interes comunitar sau ale habitatelor specifice speciilor incluse în fișa sitului deoarece lucrările prevăd modernizarea / consolidarea unei suprafețe de 12.87 km din drumul național DN67D, care deja este asimilată în mediu;
- nu se produce un impact semnificativ asupra factorilor care determină menținerea stării actuale de conservare a siturilor Natura 2000 deoarece proiectul nu interferă cu obiectivele de conservare ale acestuia;
- nu se vor produce modificări semnificative ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate.

Măsurile propuse de titular pentru asigurarea obiectivelor de conservare sunt:

- înainte de începerea lucrărilor de pregătire a terenului, se va face o inspecție vizuală a acostamentelor drumului existent pentru a identifica orice exemplar de floră sau faună cu statut special de protecție. Verificarea se va face de către un specialist, care va aplica măsuri specifice în cazul în care identifică o specie sensibilă: relocare, temporizare lucrări etc.;
- menținerea frontului de lucru în limitele amprizei drumului existent, fără a afecta habitatele specifice siturilor;
- menținerea utilajelor exclusiv pe suprafața drumului / amprizei drumului;
- materialul excavat se va încărca direct în mijloace de transport. Nu se formează stocuri în ariile protejate. De asemenea, nu se vor forma depozite intermediare de agregate minerale în aria protejată.

Mai multe detalii sunt prezentate în capitolul 13.

6.1.7 Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Perturbarea generată de desfășurarea activităților proiectului asupra așezărilor umane și a obiectivelor de interes public este redusă și nu afectează în mod semnificativ starea de sănătate a populației.

Surse potențiale de impact asupra așezărilor umane sunt:

Organizarea de șantier.

- posibila apariție a unor ambuteiaje în trafic datorită autovehiculelor care transportă materiale și deșeuri rezultate din construcții (foarte redusă având în vedere faptul că drumul analizat nu este foarte tranzitat). Se apreciază că valorile normale de trafic în zonă vor crește cu mai puțin de 2%, astfel încât această creștere poate fi considerată ne semnificativă;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor rezultate din construcții- poate genera un impact estetic negativ, poluarea potențială a aerului și a solului;

Măsuri adoptate pentru protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

- ecranarea zonelor de lucru prin instalarea de panouri protectoare și/sau plasă densă, umedă. Împrejmuirea șantierului pentru a se demarca perimetrele ce intră în responsabilitatea constructorului;
- aspirarea reziduurilor de praf și umezirea suprafețelor de lucru (se interzice măturarea acestora);
- mijloacele de transport care vor prelua deșeurile rezultate din construcții în vederea evacuării de pe amplasament vor fi acoperite cu prelate pentru prevenirea împrăștierei acestora;

- înainte de părăsirea incintei vehiculele ce transportă deșeuri din construcții vor fi curățate pentru a se evita murdărirea arterei de circulație cu reziduuri din șantier;
- gestionarea corespunzătoare/ eficientă a deșeurilor din construcții pentru a nu periclita starea de sănătate a populației și a nu crea disconfort prin aspectul dezagreabil al acestora;
- umezirea suprafețelor de lucru;
- predarea deșeurilor din construcții se va realiza zilnic, pe bază de contract, către operatori autorizați pentru valorificarea/ eliminarea finală;
- utilizarea măsurilor de control a traficului, inclusiv scăderea vitezei, restricționarea și controlul accesului vehiculelor în șantier.

În condițiile adoptării măsurilor tehnice și operaționale de prevenire/reducere nominalizate se apreciază că impactul direct, indirect asupra așezărilor umane și a obiectivelor de interes public, va fi nesemnificativ.

În cazul în care pe parcursul realizării proiectului se vor înregistra propuneri/ observații/ sesizări din partea publicului interesat, titularul proiectului/ constructorul au obligația adoptării de măsuri suplimentare pentru reducerea disconfortului potențial produs ca urmare a lucrărilor desfășurate pe șantier.

6.1.8 Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

În perioada executării lucrărilor de construcții

Gestiunea deșeurilor în perioada de execuție

Denumirea deșeurilor	Cod deșeu	Cantități estimate pe lucrare	Mod de gestionare
Deșeuri din construcții	17 03 02- asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	18 tone	Deșeurile din construcții se vor colecta selectiv și se vor depozita temporar în incinta organizării de șantier, în spații special amenajate. Se vor preda pe bază de contract către operatori autorizați pentru colectarea și transportul în vederea valorificării/ eliminării finale.
Pământ rezultat din decopertarea terenului	17 05 04 – pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03*	18 tone	Se va prelua cu mijloace auto și se va transporta într-o locație autorizată, în vederea reutilizării sau se va reutiliza pentru amenajarea taluzurilor drumului. Mijloacele de transport utilizate se vor acoperi cu prelate pentru prevenirea împrăștierei pe carosabil.
Deșeuri de materiale absorbante	15 02 02* absorbanți contaminați cu substanțe periculoase	0.15 tone	Se vor gestiona ca deșeuri periculoase. Se vor colecta în recipiente specializate, se vor depozita temporar în incinta organizării de șantier și se vor preda pe bază de contract la operatori autorizați pentru colectarea și transportul deșeurilor periculoase în vederea eliminării finale.
Deșeuri de tip menajer	20 03 01- deșeuri municipale amestecate.	5 tone	Se vor colecta selectiv, se vor depozita temporar în incinta organizării de șantier în containere specializate și se vor preda la operatori autorizați pentru colectarea și transportul în vederea valorificării/ eliminării finale
Notă: *) Reprezintă deșeuri periculoase			

În cazul unor scurgeri accidentale, pământul îmbibat cu produs petrolier este gestionat ca deșeu periculos, fiind colectat într-un recipient etanș și predat unui operator autorizat în vederea eliminării.

Se mai formează diverse categorii de deșeuri la organizarea de șantier și de-a lungul frontului de lucru, însă în cantități reduse. Fiecare categorie de deșeu va fi colectată separat, în recipient adecvat și va fi predat spre eliminare / valorificare unui operator autorizat. Se pot forma: deșeuri din ambalaje, deșeuri de lemn din cofraje, deșeuri de plastic, fier de la cofraje, hârtie (saci materiale) etc.

Pentru etapa de realizare a proiectului se va întocmi și aplica un Plan de gestionare a deșeurilor. Acesta va fi întocmit de Antreprenor și va conține cel puțin:

- estimarea tipurilor și cantităților de deșeuri ce se vor genera;
- sursele și punctele de generare pentru fiecare categorie de deșeu;
- modul de colectare, stocare temporară; asigurarea containerelor adecvate pentru fiecare categorie de deșeu;
- modul de eliminare / valorificare a deșeurilor. Identificarea operatorilor autorizați pentru preluarea deșeurilor în vederea valorificării / eliminării – pe fiecare categorie de deșeu;
- transportul deșeurilor – cu respectarea legislației în vigoare (Hotărârea nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României);
- modul de îndeplinire a responsabilităților și obligațiilor ce revin generatorilor de deșeuri, conform OUG 92/2021;
- instruirea personalului.

Planul de gestiune a deșeurilor va ține cont inclusiv de următoarele aspecte:

- NU se vor forma stocuri de deșeuri în zona șantierului;
- deșeurile de pământ și pietre rezultate din amenajarea terenului vor fi reutilizate pe cât posibil; surplusul va fi încărcat direct în mijloace de transport și eliminate / valorificate în locații autorizate;
- toate deșeurile vor fi colectate pe categorii, fără a se amesteca. Fiecare categorie de deșeu va fi preluată de un operator autorizat, cu respectarea cerințelor legale. Se va asigura trasabilitatea deșeurilor;
- existența unui registru de evidența deșeurilor pe șantier care să cuprindă următoarele:
 - cantități de deșeuri generate din construcții sau/și desființări;
 - cantități de deșeuri municipale și asimilabile generate pe șantier;
 - cantități de deșeuri sortate pentru reciclare pe tip de deșeu;
 - tipuri de deșeuri sortate și codurile aferente;
 - date de contact pentru operatorul de salubritate și reciclatori;
 - măsuri de reducere a generării de deșeuri pe șantier.
- reutilizarea deșeurilor sortate pe șantier, acolo unde este posibil;
- etichetarea tuturor deșeurilor stocate temporar în șantier;
- deșeurile sortate rezultate din activități de construire și desființare trebuie să fie prevăzute cu pictogramele de pericol din Regulamentul (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor și stocate temporar într-un spațiu îngrădit numai pe amplasamentul aparținând deținătorului de deșeuri;
- asigurarea spațiilor necesare și dotarea acestora cu containere diferite pentru colectarea separată a deșeurilor pe cel puțin patru tipuri, dintre care menționăm următoarele în funcție de tipul de deșeuri generate pe șantier: metal, deșeuri care pot fi concasate (beton, cărămida, BCA, ceramică etc), deșeuri de ambalaje (carton, plastic - folie polietilenă, PET etc.), deșeuri mixte, etc;
- deșeurile sortate vor fi preluate de către firme de reciclare autorizate, în vederea reciclării;
- deșeurile din excavații vor fi depozitate și transportate separat în locații autorizate; în nici un caz nu vor fi depozitate în recipiente destinate stocării deșeurilor menajere.
- este interzisă incinerarea cu sau fără recuperare de energie a deșeurilor generate pe șantier.

În perioada de funcționare: Nu este cazul

6.1.9 Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

În perioada executării lucrărilor de construcție

Substanțele periculoase sunt reprezentate de combustibilii și lubrifianții utilizați de mijloacele de transport pentru transportul materialelor de construcție și al deșeurilor din construcții și de utilajele folosite în activitățile de construcții.

Alimentarea cu combustibili și schimburile de uleiuri la mijloacele de transport și la utilaje se va realiza în stații de carburanți, respectiv în service-uri auto specializate, autorizate din punct de vedere al protecției mediului.

Pe amplasament, în cadrul organizării de șantier, nu se prevede realizarea de depozite de combustibili și de uleiuri uzate.

În perioada de funcționare: Nu este cazul.

6.2 Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

Amplasamentul proiectului propus se suprapune cu aria de protecție avifaunistică ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei.

Lucrările propuse se desfășoară doar în ampriza drumurilor existente, fără ocuparea de teren suplimentar din sit. **Proiectul propus NU ocupă teren suplimentar din situri, în plus față de suprafața cadastrată a drumurilor existente.** Se estimează că suprafața de teren afectată de proiect rezultă din amenajarea părții carosabile, a dispozitivelor de scurgere a apei dar și din amenajarea parcărilor și a acceselor la proprietăți.

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

7.1 Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect în perioada de execuție

În perioada de execuție, impactul potențial generat de proiect asupra factorilor de mediu, este descris în tabelul de mai jos.

Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect – în timpul execuției lucrărilor

Factor de mediu / aspect de mediu	Impact potențial	Descrierea impactului	Natura impactului*	Magnitudinea și complexitatea impactului	Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului
Populație	Perturbarea locuitorilor din zona de influență a lucrărilor, prin zgomot, emisii de praf, gaze, trafic	Traseul DN67D pe sectorul de drum supus modernizării, ce asigură legătura între Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane În aceste zone se vor executa lucrări de modernizare și consolidare a drumului, care implică perturbări temporare și locale ale mediului, constând în: <ul style="list-style-type: none"> • zgomot, vibrații, emisii de praf, emisii de gaze de eșapament • Impact vizual generat de gospodărirea deșeurilor din demolări și de prezența utilajelor și echipamentelor de lucru • îngreunarea temporară a accesului în zona frontului de lucru (accesul nu este blocat ci doar îngreunat, după caz) Perturbările se vor manifesta pe perioada de execuție a lucrărilor, atât timp cât frontul de lucru intercepțează zonele locuite.	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni total, temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri de gestionare a zgomotului și emisiilor pe șantier Plan de gestionare a deșeurilor Plan de trafic
Sănătate umană	Nu e cazul. Afectarea sănătății populației din cauza zgomotului, vibrațiilor, a emisiilor de praf, gaze nu este probabilă datorită duratei scurte de execuție a proiectului și a intensității reduse a emisiilor	Traseul DN67D pe sectorul de drum supus modernizării, ce asigură legătura între Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane În aceste zone se vor executa lucrări de modernizare și consolidare a drumului, care implică perturbări temporare și locale ale mediului, constând în: <ul style="list-style-type: none"> • zgomot, vibrații, emisii de praf, emisii de gaze de eșapament • impact vizual generat de gospodărirea deșeurilor din demolări și de prezența utilajelor și echipamentelor de lucru Perturbările de mai sus pot cauza degradarea sănătății potențialilor receptori DACĂ se manifestă pe o perioadă suficient de lungă de timp și dacă intensitatea acestora este suficient de puternică pentru a genera modificări în starea de sănătate. În cazul analizat, perturbările se manifestă doar pe perioada de execuție a lucrărilor, atât timp cât frontul de lucru intercepțează zonele locuite. Aceste perturbări NU POT cauza afectarea sănătății populației deoarece timpul de manifestare este redus și intensitatea acestora este mică.	-	-	-
Biodiversitate (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate) Conservarea habitatelor naturale a florei și a faunei	Perturbarea biodiversității zonei și a speciilor și habitatelor de interes comunitar în special, prin zgomot, emisii de praf, prezență umană, emisii de gaze etc.	Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei, proiectul intrând astfel sub incidența articolului 28 din Ordonanța 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	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Interzicerea ocupării de teren (temporar sau permanent) în arie protejată, suplimentar față de suprafața drumului modernizat Măsuri de gestionare a zgomotului și emisiilor pe

sălbatic		<p>cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Proiectul de modernizare nu modifică suprafețele ocupate în situri deoarece lucrările se fac exclusiv în ampriza drumului existent, pe suprafața cadastrată actuală.</p> <p>Din punct de vedere a presiunilor exercitate de proiect asupra siturilor, se estimează un impact nesemnificativ asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar care alcătuiesc biodiversitatea specifică siturilor intersectate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • proiectul nu prevede reduceri ale suprafețelor habitatelor de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de interes comunitar deoarece nu se ocupă teren suplimentar față de cel cadastrat pentru drumul existent; • nu se va produce fragmentarea suplimentară a habitatelor de interes comunitar sau ale habitatelor specifice speciilor incluse în fișele siturilor deoarece lucrările prevăd modernizarea unui drum existent, care deja este asimilat în mediu; • nu se produce un impact semnificativ asupra factorilor care determină menținerea stării actuale de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar deoarece proiectul nu interferă cu obiectivele de conservare ale siturilor; • nu se vor produce modificări semnificative ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate. 			șantier Măsuri de temporizare a lucrărilor Măsuri de supervizare a lucrărilor
Terenuri	Ocuparea temporară de teren pentru organizarea de șantier	<ul style="list-style-type: none"> • organizarea de șantier (grupul social+baza de producție) se va organiza în baza unui proiect și se va amplasa într-o zonă de comun acord cu beneficiarul, fiind asigurate căile de acces, sursele de apă, energie electrică, pentru necesitățile șantierului; se vor crea căi de acces provizorii, în funcție de situația din teren și în urma analizei necesității acestui lucru; • după finalizarea lucrărilor, terenul pe care s-a realizat organizarea de șantier va fi adus la starea inițială; • evacuarea apelor meteorice se va fi făcută la cel mai apropiat emisar sau chiar pe terenul înconjurător după trecerea printr-un bazin-decantor; • apele uzate menajere provenite de la organizarea de șantier se vor introduce într-o fosa septica care va fi vidanjată periodic și evacuată la o stație de epurare din apropiere cu care s-a încheiat în prealabil un contract de servicii; • pe perioada execuției lucrărilor, este necesară amenajarea unei incinte care să cuprindă minim următoarele: container personal administrativ; container muncitori (inclusiv vestiar, spațiu destinat servirii mesei); magazie; WC ecologic (se vor vidanja de 	Direct, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri pentru amplasarea organizării de șantier și a depozitelor intermediare temporare de agregate minerale

		<p>cate ori este necesar); pichet de incendiu complet echipat; container colectare deșeuri (1100 L); platforma parcare utilaje; rampa spălare auto; platforma pentru depozitarea provizorie a materialelor; împrejmuire din plasa zincata pe stâlpi metalici (se va asigura iluminatul incintei);</p> <ul style="list-style-type: none"> • pentru materialele minerale de masă (piatră, nisip, balast) se vor realiza depozite tampon pe traseul șantierului astfel încât să fie cât mai accesibile. Locațiile pentru aceste depozite tampon se vor stabili ulterior, pe terenuri neproductive, puse la dispoziție de beneficiar. După golirea depozitelor, se va aduce terenul la starea inițială. • materialele rezultate din săpătură, care nu sunt reutilizate (pământ, pietre, material vegetal, sol vegetal, structuri de beton etc.) vor fi încărcate direct în utilajele de transport sau vor fi stocate în grămezi temporare în zona producerii, urmând a fi preluate cu mijloace de transport și transportate în vederea valorificării / eliminării, după caz. • pentru parcare pe timp de noapte a utilajelor și mijloacelor de transport în incinta este rezervat un spațiu necesar parcurii diverselor utilaje ca: excavator, buldozer, autobasculante, etc. • deșeurile rezultate în incinta șantierului, precum și în procesul de execuție se depozitează direct în containere pentru colectarea selectivă a deșeurilor ce vor fi ridicate periodic de firme autorizate; • constructorul are obligația reconstrucției ecologice a terenurilor ocupate sau afectate. 			
Sol	Scurgeri accidentale de substanțe chimice (carburanți, uleiuri)	<p>Surse potențiale de poluare a solului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • depozitarea necontrolată a deșeurilor generate din activitățile de construcții. • ocuparea temporară a solului cu deșeuri din construcții și cu materiale de construcții. • scurgeri accidentale de carburanți/ uleiuri de la utilajele folosite în șantier, ca urmare a funcționării necorespunzătoare ale acestora. <p>Lucrările propuse nu sunt de natură să afecteze în mod semnificativ solul. Nu se utilizează substanțe care să se poată infiltra în sol astfel încât să existe riscul de contaminare. Potențialele scurgeri de la utilaje sunt atent monitorizate de antreprenor. În caz de scurgere accidentală, se aplică măsuri specifice de intervenție, utilizându-se kit-uri specifice (absorbant, lopeți, recipiente etc.).</p>	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri pentru prevenirea scurgerilor și intervenția în caz de scurgere
Folosințe	Nu e cazul.	Nu se produce schimbarea categoriei de folosință a terenului	-	-	-
Bunuri materiale	Interceptarea și afectarea unor bunuri materiale	Este posibilă interceptarea unor rețele de telecomunicații, rețele electrice, gaz, apă potabilă, canalizare etc. Pentru a preveni o	Indirect, necumulativ, pe	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i>	Obținerea avizelor de amplasament de la

	(conducte de utilități, rețele de energie electrică, fibră optică, alte bunuri)	eventuală perturbare a acestor rețele, se vor solicita și obține avize de amplasament de la administratorii rețelelor.	termen scurt (24 luni), temporar, negativ	redușă <i>Semnificație:</i> neglijabil	administratorii rețelelor din zonă (gaz, apă, canalizare, energie electrică, telecomunicații)
Calitatea și regimul cantitativ al apei	Potențial de poluare a apelor de suprafață prin deversări de ape pluviale impurificate cu produse petroliere / materii în suspensie, în receptori naturali	În timpul lucrărilor de execuție pot să apară deversări accidentale, necontrolate, de poluanți în apă - ape pluviale impurificate cu produse petroliere și cu materii în suspensie. Impactul este unul cu probabilitate redusă.	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri pentru prevenirea scurgerilor și intervenția în caz de scurgere Asigurarea scurgerii apelor pluviale în bune condiții
	Perturbarea regimului natural de scurgere al apelor pluviale	Proiectul prevede modernizarea unui drum existent – DN67D, pe o lungime de 12.87 km. Suprafața de teren ocupată este de aproximativ 77220 mp, care corespunde suprafeței cadastrate actuală a drumului. Nu se ocupă permanent teren suplimentar. Modernizarea propusă prevede îmbunătățirea condițiilor de scurgere a apelor pluviale prin realizarea de podețe, șanțuri și rigole. Traseul drumului propus spre modernizare interceptează cursuri de apă permanente. Se vor reabilita poduri peste cursuri de apă și canale de irigații. Nu sunt prevăzute schimbări în utilizarea terenului (se păstrează folosința actuală a terenului – de drum public).	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Asigurarea scurgerii apelor pluviale în bune condiții
Calitatea aerului (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră)	Emisii de praf și gaze de eșapament și emisii de gaze specifice din lucrările de asfaltare	În timpul execuției se pot produce emisii de praf, pulberi și gaze de eșapament. Aceste emisii nu sunt semnificative (conform calculelor efectuate la Cap. 6.1.2 Protecția aerului). Emisiile de pulberi pot fi minimizezate prin aplicarea unor măsuri specifice, cum ar fi: plan de gestionare a traficului, plan de reducere a emisiilor de pulberi pe șantier, plan de gestiune a deșeurilor etc.	Indirect, cumulativ (alte emisii din zonă), pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri de gestionare a emisiilor pe șantier Plan de trafic
	Emisii de gaze cu efect de seră	Emisiile rezultate din arderea combustibililor necesari pentru realizarea proiectului generează gaze cu efect de seră, însă amploarea acestora este redusă.	Indirect, cumulativ (alte emisii de gaze cu efect de seră din zonă), pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri de gestionare a emisiilor pe șantier Plan de trafic
Zgomote și vibrații	Generarea de zgomot și vibrații	În perioada de execuție se pot genera zgomote și vibrații din funcționarea utilajelor. Emisiile sunt locale, intermitente și nu cauzează un stres semnificativ asupra potențialilor receptori. Proiectul este unul liniar și emisiile de zgomot sunt doar în zona frontului de lucru. În timpul execuției poate crește intensitatea traficului greu, însă se va adopta un plan de trafic care va gestiona eficient traficul în șantier. Lucrările durează în total 24 luni, însă	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Măsuri de gestionare a zgomotului și vibrațiilor pe șantier

		activitățile generatoare de zgomot sunt mult mai reduse ca timp.			
Peisaj și mediu vizual	Afectarea peisajului și a mediului vizual	Pe durata execuției lucrărilor, în zona frontului de lucru de vor desfășura utilaje specifice de construcție care generează un impact vizual și afectează peisajul zonei. Aplicarea unor măsuri de management al lucrărilor conduce la minimizarea acestui impact.	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Plan de gestionare a deșeurilor Plan de trafic
Patrimoniul istoric și cultural	Nu e cazul.	Proiectul nu interceptează elemente de patrimoniu istoric și cultural (monumente, zone de protecție la monumente, situri arheologice etc.)	-	-	-
Interacțiunea dintre elementele de mai sus	Perturbarea generală a mediului pe perioada lucrărilor, de-a lungul frontului de lucru Generarea de deșeuri	În timpul execuției lucrărilor se generează deșeuri rezultate din amenajarea terenului: pământ și pietre, moloz din decopertarea drumului existent, material vegetal din curățarea acostamentelor. Aceste deșeuri sunt gestionate conform legislației în vigoare; nu se vor forma stocuri și se vor valorifica pe cât posibil (ex. molozul din decopertare se reutilizează integral). Nu sunt premise care să conducă la ideea că gestiunea deșeurilor va avea un impact asupra habitatelor și speciilor.	Indirect, necumulativ, pe termen scurt (24 luni), temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	Plan de gestionare a deșeurilor Toate măsurile de la capitolele precedente

*) impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ

Alte caracteristici ale impactului potențial în perioada de execuție a lucrărilor:

- Durata, frecvența și reversibilitatea impactului: Temporar (24 luni), reversibil.
- Natura transfrontalieră a impactului: Nu este cazul.
- Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/ habitatelor/ speciilor afectate): Local – doar în zona frontului de lucru și pe lungimea segmentului de drum modernizat.

La analiza impactului potențial în timpul execuției lucrărilor, s-au avut în vedere următoarele:

- Proiectul prevede modernizarea unui drum existent – DN67D, pe o lungime de 12.87 km. Suprafața de teren ocupată este de aproximativ 77220 mp, care corespunde suprafeței cadastrate actuală a drumului. Nu se ocupă permanent teren suplimentar. Modernizarea propusă prevede îmbunătățirea condițiilor de scurgere a apelor pluviale prin realizarea de podețe, șanțuri și rigole. Traseul drumului propus spre modernizare interceptează cursuri de apă permanente. Nu sunt prevăzute schimbări în utilizarea terenului (se păstrează folosința actuală a terenului – de drum public).
- În timpul lucrărilor se vor utiliza resurse naturale de tipul agregatelor minerale de carieră. Acestea au o disponibilitate suficientă în zonă și extragerea lor nu generează stres asupra resurselor. Se vor utiliza surse autorizate.
- La modernizarea drumului se utilizează materiale nepericuloase care au o disponibilitate suficientă în zonă. Bitumul și covorul asfaltic se aplică sub formă caldă, însă tehnica de aplicare nu implică pericole asupra populației din zonă.
- În timpul execuției lucrărilor se generează deșeuri rezultate din amenajarea terenului: pământ și pietre, moloz din decopertarea drumului existent, material vegetal din curățarea acostamentelor. Aceste deșeuri sunt gestionate conform legislației în vigoare; nu se vor forma stocuri și se vor valorifica pe cât posibil (ex. molozul din decopertare se reutilizează integral).
- În timpul execuției se pot produce emisii de praf, pulberi și gaze de eșapament. Aceste emisii nu sunt semnificative (conform calculelor efectuate la capitolul Aer). Emisiile de pulberi pot fi minimizate prin aplicarea unor măsuri specifice, cum ar fi: plan de gestionare a traficului, plan de reducere a emisiilor de pulberi pe șantier, plan de gestiune a deșeurilor etc.
- În perioada de execuție se pot genera zgomote și vibrații din funcționarea utilajelor. Emisiile sunt locale, intermitente și nu cauzează un stres semnificativ asupra potențialilor receptori. Proiectul este unul liniar și emisiile de zgomot sunt doar în zona frontului de lucru. În timpul execuției poate crește intensitatea traficului greu, însă se va adopta un plan de trafic care va gestiona eficient traficul în șantier. Lucrările durează în total 24 luni.
- Emisiile rezultate din arderea combustibililor necesari pentru realizarea proiectului generează gaze cu efect de seră, însă amploarea acestora este redusă. În timpul funcționării, traficul nu se așteaptă să crească semnificativ față de situația actuală.
- Lucrările propuse nu sunt de natură să afecteze în mod semnificativ solul. Nu se utilizează substanțe care să se poată infiltra în sol astfel încât să existe riscul de contaminare. Potențialele scurgeri de la utilaje sunt atent monitorizate de antreprenor. În caz de scurgere accidentală, se aplică măsuri specifice de intervenție, utilizându-se kit-uri specifice (absorbant, lopeți, recipiente etc.).
- Frontul de lucru se extinde doar pe suprafața drumului. Riscurile de accidente sunt prevenite prin asigurarea pazei șantierului, a semaforizării temporare a frontului de lucru etc.
- Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Nu există premise că s-ar dezvolta anumite activități ca urmare a modernizării drumului
- Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu aria de protecție avifaunistică ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei.
- Proiectul nu prevede reduceri ale suprafețelor habitatelor de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de interes comunitar deoarece în zona de suprapunere cu situl nu s-au identificat areale de distribuție ale speciilor incluse în formularul standard. Nu se ocupă teren suplimentar față de cel cadastrat pentru drumul existent.
- Nu se va produce fragmentarea suplimentară a habitatelor de interes comunitar sau ale habitatelor specifice speciilor incluse în fișele siturilor deoarece lucrările prevăd modernizarea unui drum existent, care deja este asimilat în mediu.

- Nu se produce un impact semnificativ asupra factorilor care determină menținerea stării actuale de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar deoarece proiectul nu interferă cu obiectivele de conservare ale sitului.
- Nu se vor produce modificări semnificative ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate.

Descrierea măsurilor de prevenire și minimizare a impactului potențial în timpul execuției lucrărilor, se face în tabelul de mai jos:

Descrierea măsurilor de prevenire și minimizare a impactului potențial în timpul execuției lucrărilor

Măsură	Descriere
<ul style="list-style-type: none"> Măsurile de gestionare a zgomotului și emisiilor pe șantier 	<p>Reducerea emisiilor de zgomot:</p> <ul style="list-style-type: none"> Impunerea unei limite de viteză corespunzătoare în jurul șantierului / sitului. Adoptarea unui program de lucru flexibil, astfel încât să se asigure confortul locatarilor în perioada de liniște din timpul zilei și pe timpul nopții; Toate vehiculele vor opri motoarele - nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare. Punerea la dispoziția populației a unui registru de reclamații și sesizări, ușor accesibil și vizibil, alături de date de contact și adrese de notificare ulterior efectuării remedierilor. Reducerea transportului prin zonele dens populate. Toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot conform HG 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor. <p>Reducerea emisiilor în aer:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ridicarea de bariere eficiente (bariere de protecție cu plasă densă, umedă, care izolează particulele de praf generate) în jurul activităților generatoare de praf sau împrejurul șantierului, în zonele sensibile (zonele populate). La toate activitățile generatoare de praf se umezesc suprafețele de lucru, în special în perioadele cu temperaturi ridicate și umiditate redusă. Acoperirea temporară a pământului excavat și a altor materiale generatoare de praf. Îndepărtarea acoperirilor de protecție se face doar pe porțiuni mici în timpul lucrărilor și nu toate în același timp. Pământul rezultat din decopertări și excavații va fi preluat cu mijloace auto acoperite cu prelate și transportat pe amplasamente aprobate Activitățile care generează mult praf vor fi sistate în perioadele cu vânt puternic. Utilizarea soluțiilor speciale care măresc eficiența apei în fixarea prafului (cu această soluție se vor stropi căile de acces în șantier, zonele de descărcare pentru materialele de construcții, respectiv de depozitare pentru deșeurile rezultate din desființări/demolări). Curățirea marginilor drumurilor și pavajelor de pe șantier, prin metode adecvate. Utilizarea măsurilor de control a traficului, inclusiv scăderea vitezei, restricționare și control a accesului vehiculelor în șantier prin închideri sau baricadări de drum. Utilizarea sistemelor fixe sau mobile de stropire cu aspersor, pentru a spăla drumurile interne și externe – în zonele de intravilan – dacă e cazul Toate vehiculele vor opri motoarele - nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare. În șantier toate traseele vor fi amenajate astfel încât să nu conducă la derapaje, să nu se producă noroi, băltire de apă, etc. Toate încărcăturile ce sunt transportate din sau în șantier/sit vor fi acoperite prin utilizarea de prelate sau materiale ce acoperă încărcătura corespunzător pe întreaga sa suprafață. Transportul trebuie realizat într- un mod cât mai curat posibil cu focus pe prevenirea scurgerilor din camion, pe lateral, în spatele remorcii sau pe la trapa de golire. Obligativitatea depozitării materialului fin, sub formă de pulbere, în incinte închise sau în containere, pe termen mediu sau lung. Utilajele tehnologice vor respecta prevederile HG 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea tipului de motoare destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor gazoase și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei. Nu se va arde în aer liber nici un fel de material sau deșeu. Se va respecta legislația în vigoare, privind paza și stingerea incendiilor. Mijloacele de transport ce vor prelua deșeurile în vederea evacuării vor fi acoperite cu prelate sau meșe pentru prevenirea împrăștierii acestora.
<ul style="list-style-type: none"> Plan de gestionare a deșeurilor 	<p>Planul de gestionare a deșeurilor va fi întocmit de Antreprenor și va conține cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> Estimarea tipurilor și cantităților de deșeuri ce se vor genera

	<ul style="list-style-type: none"> • Sursele și punctele de generare pentru fiecare categorie de deșeu • Modul de colectare, stocare temporară; asigurarea containerelor adecvate pentru fiecare categorie de deșeu • Modul de eliminare / valorificare a deșeurilor. Identificarea operatorilor autorizați pentru preluarea deșeurilor în vederea valorificării / eliminării – pe fiecare categorie de deșeu; • Transportul deșeurilor – cu respectarea legislației în vigoare (Hotărârea nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României) • Modul de îndeplinire a responsabilităților și obligațiilor ce revin generatorilor de deșeuri, conform OUG 92/2021; • Instruirea personalului. <p>Planul de gestiune a deșeurilor va ține cont inclusiv de următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NU se vor forma stocuri de deșeuri în zona șantierului; • Deșeurile rezultate din pregătirea drumului – covor asfaltic rașchetat – se va reutiliza în totalitate în rețeta de asfalt pentru drumul modernizat; • Deșeurile de pământ și pietre rezultate din amenajarea terenului vor fi reutilizate pe cât posibil; surplusul va fi încărcat direct în mijloace de transport și eliminate / valorificate în locații autorizate. • Toate deșeurile vor fi colectate pe categorii, fără a se amesteca. Fiecare categorie de deșeu va fi preluată de un operator autorizat, cu respectarea cerințelor legale. Se va asigura trasabilitatea deșeurilor. • Existența unui registru de evidența deșeurilor pe șantier care să cuprindă următoarele: <ul style="list-style-type: none"> ○ Cantități de deșeuri generate din construcții sau/și desființări; ○ Cantități de deșeuri municipale și asimilabile generate pe șantier; ○ Cantități de deșeuri sortate pentru reciclare pe tip de deșeu; ○ Tipuri de deșeuri sortate și codurile aferente; ○ Date de contact pentru operatorul de salubritate și reciclatori; ○ Măsuri de reducere a generării de deșeuri pe șantier. • Reutilizarea deșeurilor sortate pe șantier, acolo unde este posibil. • Etichetarea tuturor deșeurilor stocate temporar în șantier. • Deșeurile sortate rezultate din activități de construire și desființare trebuie să fie prevăzute cu pictogramele de pericol din Regulamentul (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor și stocate temporar într-un spațiu îngrădit numai pe amplasamentul aparținând deținătorului de deșeuri. • Asigurarea spațiilor necesare și dotarea acestora cu containere diferite pentru colectarea separată a deșeurilor pe cel puțin patru tipuri, dintre care menționăm următoarele în funcție de tipul de deșeuri generate pe șantier: metal, deșeuri care pot fi concasate (beton, cărămida, BCA, ceramică etc), deșeuri de ambalaje (carton, plastic - folie polietilenă, PET etc.), deșeuri mixte, etc. • Deșeurile sortate vor fi preluate de către firme de reciclare autorizate, în vederea reciclării materiale; • Deșeurile din excavații vor fi depozitate și transportate separat în locații autorizate; în nici un caz nu vor fi depozitate în recipiente destinate deșeurilor menajere. • Este interzisă incinerarea cu sau fără recuperare de energie a deșeurilor generate pe șantier.
<ul style="list-style-type: none"> • Plan de trafic 	<p>Planul de trafic va fi întocmit de Antreprenor și va conține cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligațiile antreprenorului general în ceea ce privește asigurarea fluenței traficului în timpul lucrărilor; • Desemnarea unui responsabil cu organizarea și supravegherea traficului • Informarea publicului • Implicații asupra desfășurării traficului • Organizarea desfășurării circulației

	<ul style="list-style-type: none"> • Semnalizarea lucrărilor • Procedura obținerii aprobării devierii și / sau instituirii restricțiilor de circulație • Calculul fazelor dirijării traficului • Marcaje temporare • Semnalizarea Vehiculelor • Protecția Personalului
<ul style="list-style-type: none"> • Interzicerea ocupării de teren (temporar sau permanent) în arie protejată, suplimentar față de suprafața drumului modernizat 	<ul style="list-style-type: none"> • Menținerea frontului de lucru în limitele amprizei drumului existent, fără a afecta vegetația și fauna din zona; • Menținerea utilajelor exclusiv pe suprafața drumului / amprizei drumului; • Materialul excavat se va încărca direct în mijloace de transport. Nu se formează stocuri în aria protejată. De asemenea, nu se vor forma depozite intermediare de agregate minerale în aria protejată.
<ul style="list-style-type: none"> • Măsuri de temporizare a lucrărilor 	<ul style="list-style-type: none"> • Dacă specialistul de mediu, în urma verificării zonei ce va fi afectată de lucrări, identifică elemente sensibile de mediu cum ar fi: cuiburi de specii de păsări protejate, vizuine de specii de mamifere protejate sau prezența certă a unor specii de mamifere / amfibieni / reptile în zona de interceptare a ariei protejate, atunci se pot propune măsuri de temporizare a lucrărilor pe perioada de reproducere a speciilor, astfel încât să nu fie afectate populațiile acestora. • Temporizarea constă în interzicerea lucrărilor în arie protejată în perioada aprilie – iulie – când majoritatea speciilor de mamifere, păsări, amfibieni / reptile se reproduc.
<ul style="list-style-type: none"> • Măsuri de supervizare a lucrărilor 	<ul style="list-style-type: none"> • Înaintea începerii lucrărilor de pregătire a terenului, se va face o inspecție vizuală a acostamentelor drumului existent pentru a identifica orice exemplar de floră sau faună cu statut special de protecție. Verificarea se va face de către un specialist, care va aplica măsuri specifice în cazul în care identifică o specie sensibilă: relocare, temporizare lucrări etc.
<ul style="list-style-type: none"> • Măsuri pentru amplasarea organizării de șantier și a depozitelor intermediare temporare de agregate minerale 	<ul style="list-style-type: none"> • Organizarea de șantier (grupul social+baza de producție) se va organiza în baza unui proiect și se va amplasa într-o zonă de comun acord cu beneficiarul, fiind asigurate căile de acces, sursele de apă, energie electrică, pentru necesitățile șantierului; • Condițiile de amplasare și caracteristici ale OS sunt: • În extravilan, pe teren neproductiv, la distanță suficientă față de potențialii receptori (populație) – minim 100 m față de locuințe, cu acces facil direct din drumul național supus modernizării, în afara zonelor sensibile de mediu, cum ar fi: arii protejate, zone umede. • Organizarea de șantier va fi împrejmuită; accesul va fi restricționat. • Se vor asigura zone de stocare a diverselor categorii de deșeuri (suprafață balastată prevăzută cu containere adecvate). • Pentru parcare utilajelor se prevede o platformă balastată. • Containerul pentru personal va fi prevăzut cu o toaletă ecologică.
<ul style="list-style-type: none"> • Măsuri pentru prevenirea scurgerilor și intervenția în caz de scurgere 	<p>Se va întocmi un plan de prevenire și combatere a poluărilor accidentale, care va cuprinde cel puțin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surse potențiale de scurgeri și tipul acestora: utilaje (ulei de motor, ulei hidraulic, combustibil), containere deșeuri (levigat deșeuri), recipiente materii prime (ciment, var, rășini etc.); • Procedura de identificare a scurgerii și de stopare a cauzei acesteia; • Procedura pentru intervenție în caz de scurgere, cu delimitarea scurgerii, aplicarea de material absorbant, gestionarea materialului rezultat ca deșeu periculos, după caz; • Prevenirea scurgerilor prin aplicarea măsurilor <ul style="list-style-type: none"> ○ Gestionarea corectă a deșeurilor; ○ Utilajele sunt în bună stare de funcționare și au inspecția tehnică periodică la zi; ○ Stocarea combustibililor nu se va face pe amplasamentul frontului de lucru. Se vor utiliza recipiente standardizate;

	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilități pentru intervenție în caz de scurgere • Dotări pentru intervenție în caz de scurgeri
<ul style="list-style-type: none"> • Măsuri pentru protecția apelor 	<ul style="list-style-type: none"> • Nu se vor evacua ape uzate în apele de suprafață sau subterane, nu se vor manipula sau depozita deșeuri, reziduuri sau substanțe chimice, fără asigurarea condițiilor de evitare a poluării directe sau indirecte a apelor de suprafață sau subterane. • Echipamentele aduse în interiorul șantierei vor fi menținute în condiții tehnice corespunzătoare, nu se admite prezența utilajelor și echipamentelor la care există scurgeri de carburant, lubrifiant sau lichid hidraulic. • Vor fi evitate lucrările care pot duce la degradări ale rețelelor acvifere supraterane sau subterane existente în zonă. • Organizarea de șantier va fi prevăzută cu toaile ecologice. • Respectarea legislației în vigoare privind poluările accidentale, informarea autorităților relevante în caz de poluare accidentală (APM, GNM, ISU, Apele Române etc.) • Fișele de securitate a substanțelor toxice și periculoase vor fi disponibile în șantier, iar măsurile prevăzute în aceste fișe, implementate. Pentru orice eveniment (poluare accidentală) se vor semnala reprezentanții autorităților relevante. • Obligativitatea existenței unor puncte cu materiale de intervenție în cazul poluării accidentale • Depozitarea stocurilor de materiale de construcții în spații special amenajate, îngrădite, în șantier. • Folosirea de suprafețe impermeabile pentru alimentarea cu combustibili a utilajelor / echipamentelor de pe șantier.
<ul style="list-style-type: none"> • Obținerea avizelor de amplasament de la administratorii rețelelor din zonă (gaz, apă, canalizare, energie electrică, telecomunicații) 	<ul style="list-style-type: none"> • Este posibilă interceptarea unor rețele de telecomunicații, rețele electrice, gaz, apă potabilă, canalizare etc. Pentru a preveni o eventuală perturbare a acestor rețele, se vor solicita și obține avize de amplasament de la administratorii rețelelor.
<ul style="list-style-type: none"> • Asigurarea scurgerii apelor pluviale în bune condiții 	<ul style="list-style-type: none"> • Se vor aplica măsuri pentru scurgerea naturală a apelor pluviale în timpul execuției lucrărilor, fără apariția bălților: se vor efectua șanțuri provizorii de scurgere a apelor pluviale astfel încât acestea să nu băltească sau să antreneze diverse materiale de pe șantier. • Se vor lua măsuri pentru a preveni antrenarea de către apele pluviale a unor materiale, deșeuri sau alte substanțe, cum ar fi: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gestionarea corectă a deșeurilor – colectarea, stocarea în zone desemnate, recipiente adecvate, pe durate cât mai scurte, pe curbe de nivel cât mai înalte astfel încât să nu fie antrenate de apele pluviale ○ Materialele de umplură vor fi stocate în zone înalte, astfel încât apele pluviale să nu băltească / antreneze material

7.2 Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect în perioada de funcționare

În perioada de funcționare, impactul potențial generat de proiect asupra factorilor de mediu, este descris în tabelul de mai jos.

Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect – în timpul funcționării proiectului

Factor de mediu / aspect de mediu	Impact potențial	Descrierea impactului	Natura impactului*	Magnitudinea și complexitatea impactului	Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului
Populație	Îmbunătățirea accesului; îmbunătățirea condițiilor de trafic	Îmbunătățirea accesului; îmbunătățirea condițiilor de trafic	Indirect, necumulativ, pe termen lung, temporar, pozitiv	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	-
Sănătate umană	Nu e cazul	-	-	-	-
Biodiversitate	Nu e cazul	-	-	-	-
Terenuri	Nu e cazul	-	-	-	-
Sol	Nu e cazul	-	-	-	-
Folosințe	Nu e cazul.	-	-	-	-
Bunuri materiale	Nu e cazul	-	-	-	-
Calitatea și regimul cantitativ al apei	Scurgeri de ape pluviale impurificate cu produse petroliere / materii în suspensie antrenate de pe carosabil	În timpul lucrărilor de execuție pot să apară deversări accidentale, necontrolate, de poluanți în apă - ape pluviale impurificate cu produse petroliere și cu materii în suspensie. Impactul este unul cu probabilitate redusă. Evacuarea apelor pluviale colectate de pe suprafața aferentă DN67D se va realiza prin rigolele pereate noi, adaptate la condițiile locale respectiv declivități pronunțate sau declivități reduse, la cel mai apropiat emisar sau chiar pe terenul înconjurător după trecerea printr-un bazin-decantor.	Indirect, necumulativ, pe termen lung, temporar, negativ	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	-
Calitatea aerului (de exemplu, natura și amplasarea emisiilor de gaze cu efect de seră)	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	Modernizarea drumului implică scăderea emisiilor de gaze de eșapament / gaze cu efect de seră prin reducerea timpului de deplasare și implicit a combustibilului consumat.	Indirect, cumulativ (alte emisii de gaze cu efect de seră din zonă), pe termen lung, temporar, pozitiv	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i> neglijabil	-
Zgomote și vibrații	Zgomot și vibrații din trafic	Traficul rutier se va desfășura cu respectarea legislației specifice, prin care se prevăd măsuri pentru limitarea zgomotului din trafic în zonele din intravilan și extravilan.	Indirect, necumulativ, pe termen lung, temporar,	<i>Magnitudine:</i> mică <i>Complexitate:</i> redusă <i>Semnificație:</i>	-

			negativ	neglijabil	
Peisaj și mediu vizual	Nu e cazul	-	-	-	-
Patrimoniul istoric și cultural	Nu e cazul.	-	-	-	-
Interacțiunea dintre elementele de mai sus	Nu e cazul	-	-	-	-

*) Adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ

În perioada de funcționare nu se impun măsuri specifice. Drumul modernizat va fi întreținut prin curățarea acostamentelor, curățarea periodică a șanțurilor și rigolelor pentru scurgerea apelor pluviale, curățarea semnelor de circulație și intervenții pentru reparații – când este cazul.

7.3 Analiza semnificației potențialelor efecte asupra mediului

Analiza potențialelor efecte ale proiectului asupra factorilor de mediu și a aspectelor de mediu posibil a fi afectate semnificativ, se face în tabelul de mai jos.

Analiza potențialelor efecte ale proiectului asupra factorilor de mediu și a aspectelor de mediu posibil a fi afectate semnificativ

Nr. crt.	Aspect relevant de mediu	Evaluarea efectului Descriere sumară	Este posibil ca efectul să fie semnificativ? Da / Nu / ? – de ce?
1	2	3	
	Caracteristici ale proiectului care pot genera impact asupra mediului		
1.	Lucrările de construcție, exploatare, dezafectare sau demolare ale Proiectului vor implica acțiuni care vor provoca schimbări fizice locale (topografie, utilizare a terenurilor, schimbări în cursurile de apă, etc.)?	Proiectul prevede modernizarea unui drum existent – DN67D, pe o lungime de 12.87 km. Suprafața de teren ocupată este de aproximativ 77220 mp, care corespunde suprafeței cadastrate actuală a drumului. Nu se ocupă permanent teren suplimentar. Modernizarea propusă prevede îmbunătățirea condițiilor de scurgere a apelor pluviale prin realizarea de podețe, șanțuri și rigole. Traseul drumului propus spre modernizare interceptează cursuri de apă permanente. Se vor reabilita poduri peste cursuri de apă și canale de irigații. Nu sunt prevăzute schimbări în utilizarea terenului (se păstrează folosința actuală a terenului – de drum public).	NU Lucrările propuse sunt pe un drum existent, fără ocupare suplimentară de teren
2.	Construcția sau funcționarea Proiectului va utiliza resurse naturale cum ar fi teren, apă, materiale sau energie, sau oricare alte resurse care nu sunt regenerabile sau nu există în cantități mici?	Nesemnificativ În timpul lucrărilor se vor utiliza resurse naturale de tipul agregatelor minerale de carieră. Acestea au o disponibilitate suficientă în zonă și extragerea lor nu generează stres asupra resurselor. Se vor utiliza surse autorizate.	NU Disponibilitate suficientă a resurselor minerale (agregate de carieră) în zonă
3.	Proiectul presupune folosirea, depozitarea, transportul, manevrarea sau producerea de substanțe sau materiale care pot fi dăunătoare sănătății populației sau mediului, sau care pot spori temerile ca proiectul ar avea un risc pentru sănătatea populației?	Nesemnificativ La modernizarea drumului se utilizează materiale nepericuloase care au o disponibilitate suficientă în zonă. Bitumul și covorul asfaltic se aplică sub formă caldă, însă tehnica de aplicare nu implică pericole asupra populației din zonă.	NU Materiale uzuale, fără risc asupra populației
4.	Proiectul va produce deșeuri solide în timpul construirii, funcționării sau încetării activității?	Nesemnificativ În timpul execuției lucrărilor se generează deșeuri rezultate din amenajarea terenului: pământ și pietre, moloz din decopertarea drumului existent, material vegetal din curățarea acostamentelor. Aceste deșeuri sunt gestionate conform legislației în vigoare; nu se vor forma stocuri și se vor valorifica pe cât posibil (ex. molozul din decopertare se reutilizează integral).	NU Deșeurile rezultate sunt majoritar nepericuloase și pot fi ușor valorificate
5.	Proiectul va avea ca efect emiterea în aer de poluanți sau orice alte substanțe periculoase, toxice sau nocive, care să conducă la depășirea limitelor stabilite în Directiva 2008/50/EC și 2004/107/EC – Calitatea aerului înconjurător?	Nesemnificativ În timpul execuției se pot produce emisii de praf, pulberi și gaze de eșapament. Aceste emisii nu sunt semnificative (conform calculelor efectuate la Cap. 6.1.2 Protecția aerului). Emisiile de pulberi pot fi minimizate prin aplicarea unor măsuri specifice, cum ar fi: plan de gestionare a traficului, plan de reducere a emisiilor de pulberi pe șantier, plan de gestiune a deșeurilor etc.	NU Emisiile de praf pot fi controlate ușor prin măsuri specifice
6.	Proiectul va genera zgomot și vibrații sau emisii de lumină,	Nesemnificativ În perioada de execuție se pot genera zgomote și	NU Emisiile de zgomot

	energie termică sau radiație electromagnetică?	vibrații din funcționarea utilajelor. Emisiile sunt locale, intermitente și nu cauzează un stres semnificativ asupra potențialilor receptori. Proiectul este unul liniar și emisiile de zgomot sunt doar în zona frontului de lucru. În timpul execuției poate crește intensitatea traficului greu, însă se va adopta un plan de trafic care va gestiona eficient traficul în șantier. Lucrările durează în total 24 luni.	sunt doar în perioada de execuție; sunt locale, doar în zona șantierului și periodice – doar în timpul lucrărilor
7.	Proiectul va genera gaze cu efect de sera și care este amploarea acestora	Emisiile rezultate din arderea combustibililor necesari pentru realizarea proiectului generează gaze cu efect de seră, însă amploarea acestora este redusă.	NU Emisiile de gaze cu efect de seră nu sunt semnificative
8.	Proiectul va conduce la riscul de contaminare a solului sau apei prin emisiile de poluanți pe terenuri sau în ape de suprafață, ape subterane, ape de coastă sau ape marine?	Nesemnificativ Lucrările propuse nu sunt de natură să afecteze în mod semnificativ solul. Nu se utilizează substanțe care să se poată infiltra în sol astfel încât să existe riscul de contaminare. Potențialele scurgeri de la utilaje sunt atent monitorizate de antreprenor. În caz de scurgere accidentală, se aplică măsuri specifice de intervenție, utilizându-se kit-uri specifice (absorbant, lopeți, recipiente etc.)	NU Nu se utilizează substanțe care să poată afecta calitatea solului
9.	Vor exista riscuri de accidente în timpul construcției sau operării care să poată afecta sănătatea populației sau mediul?	Nesemnificativ Frontul de lucru se extinde doar pe suprafața drumului. Riscurile de accidente sunt prevenite prin asigurarea pazei șantierului, a semaforizării temporare a frontului de lucru etc.	NU
10.	Proiectul va avea ca rezultat schimbări sociale legate relevante în contextul mediului înconjurător, de exemplu, în demografie, stilul de viață tradițional, ocuparea forței de muncă?	Nul Nu este cazul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent.	NU
11.	Există alți factori care ar trebui luați în considerare, cum ar fi dezvoltări viitoare generate de proiect care ar putea duce la impact asupra mediului înconjurător sau potențialul de impact cumulativ cu alte activități existente sau planificate în localitate?	Nul Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Nu există premise că s-ar dezvolta anumite activități ca urmare a modernizării drumului	NU
Caracteristicile mediului posibil a fi afectat de proiect			
12.	Proiectul se află în interiorul sau în apropierea unor zone protejate la nivel internațional, european, sau prin legislația națională sau locală pentru valoarea lor ecologică, peisagistică, culturală sau de altă natură, care ar putea fi afectate de Proiect?	Nesemnificativ Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Proiectul de modernizare nu modifică suprafețele ocupate în situri deoarece lucrările se fac exclusiv în ampriza drumului existent, pe suprafața cadastrată actuală.	NU Conform evaluării efectuate în capitolul 13, efectul proiectului asupra stării de conservare a siturilor Natura 2000 este nesemnificativ
13.	Există alte zone pe sau în jurul locației care sunt importante sau sensibile din motive de ecologie, de ex. zonele umede, cursurile de apă sau alte corpuri de apă, zona de coastă, munți, păduri sau terenuri împădurite, care ar putea fi afectate de Proiect?	NU este cazul	NU
14.	Există zone pe sau în jurul locației care sunt folosite de specii de faună sau floră protejate,	Nesemnificativ Proiectul nu interferează cu obiectivele de conservare stabilite pentru sit și nu influențează în niciun fel	NU

	importante sau sensibile, de ex. pentru reproducere, cuibărit, hrănire, odihnă, iernare, migrație, care ar putea fi afectate de Proiect?	<p>starea de conservare stabilită pentru specii de plante, animale și păsări.</p> <p>Din punct de vedere a presiunilor exercitate de proiect asupra siturilor, se estimează un impact nesemnificativ asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar care alcătuiesc biodiversitatea specifică siturilor intersectate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiectul nu prevede reduceri ale suprafețelor habitatelor de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de interes comunitar deoarece nu se ocupă teren suplimentar față de cel cadastrat pentru drumul existent; • Nu se va produce fragmentarea suplimentară a habitatelor de interes comunitar sau ale habitatelor specifice speciilor incluse în fișele siturilor deoarece lucrările prevăd modernizarea unui drum existent, care deja este asimilat în mediu; • Nu se produce un impact semnificativ asupra factorilor care determină menținerea stării actuale de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar deoarece proiectul nu interferă cu obiectivele de conservare ale sitului; • Nu se vor produce modificări semnificative ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate. 	
15.	Există ape interioare, de coastă, marine sau subterane (sau alte caracteristici ale mediului marin) pe sau în jurul locației care ar putea fi afectate de Proiect?	Nul Nu e cazul	NU
16.	Există zone sau caracteristici importante de peisaj sau decorative pe sau în vecinătatea locației care ar putea fi afectate de Proiect?	Nul Nu e cazul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent	NU
17.	Există rute sau facilități pe sau în apropierea locației care sunt utilizate de public pentru accesul la activități de recreere sau alte facilități care ar putea fi afectate de Proiect?	Pozitiv Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent; astfel se facilitează accesul în zonă	NU
18.	Există rute de transport pe sau în jurul locației susceptibile la congestione sau care cauzează probleme de mediu care ar putea fi afectate de Proiect?	Pozitiv Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent; astfel se facilitează accesul în zonă	NU
19.	Este amplasat proiectul într-o locație în care este foarte probabil să fie vizibil pentru mulți oameni?	Nul Nu e cazul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent	NU
20.	Există zone sau caracteristici de importanță istorică sau culturală pe sau în jurul locației care ar putea fi afectate de Proiect?	Nul Nu e cazul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent	NU
21.	Proiectul este amplasat într-o zonă nedezvoltată anterior, unde va duce la pierderea terenurilor verzi?	Nul Nu e cazul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent; nu se ocupă teren suplimentar; nu se schimbă categoria de folosință a terenului	NU
22.	Utilizări existente ale terenului în sau în jurul locației, de ex. locuințe, grădini, alte proprietăți private,	Nul Nu e cazul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent	NU

	industrie, comerț, recreere, spațiu public deschis, facilități comunitare, agricultură, silvicultură, turism, exploatarea miniere sau cariere, care ar putea fi afectate de Proiect?		
23.	Există planuri de utilizare a terenului pe sau în jurul locației care ar putea fi afectate de Proiect?	Nesemnificativ Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent; nu se ocupă teren suplimentar; nu se schimbă categoria de folosință a terenului. Pentru cele două situri au fost emise și aprobate seturi de obiective minime de conservare și plan de management.	NU Proiectul nu interferă cu obiectivele planului de management al siturilor
24.	Există zone în interiorul sau în jurul locației care sunt dens populate sau construite, care ar putea fi afectate de Proiect?	Nesemnificativ Traseul DN67D pe sectorul de drum supus modernizării, ce asigură legătura între Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane În aceste zone se vor executa lucrări de modernizare și consolidare a drumului. Lucrările pot avea un efect local negativ asupra populației, însă acesta este de scurtă durată și nesemnificativ.	NU Proiectul prevede modernizarea unui drum existent; lucrările pot avea un efect local negativ însă acesta este de scurtă durată și nesemnificativ
25.	Există zone în interiorul sau în jurul locației, ocupate de utilizatori sensibili, de ex. spitale, școli, locuri de cult, facilități comunitare, care ar putea fi afectate de Proiect?	Nesemnificativ Traseul DN67D pe sectorul de drum supus modernizării, ce asigură legătura între Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane În aceste zone se vor executa lucrări de modernizare și consolidare a drumului. Lucrările pot avea un efect local negativ asupra populației, însă acesta este de scurtă durată și nesemnificativ.	NU Proiectul prevede modernizarea unui drum existent; lucrările pot avea un efect local negativ însă acesta este de scurtă durată și nesemnificativ
26.	Există zone în interiorul sau în jurul locației care conțin resurse importante, de înaltă calitate sau limitate, de ex. apele de suprafață, silvicultură, agricultură, pescuit, turism, minerale, care ar putea fi afectate de Proiect?	Nesemnificativ	NU
27.	Există zone în interiorul sau în jurul locației care sunt deja supuse poluării sau altor perturbații din punct de vedere al calității factorilor de mediu, de ex acolo unde sunt depășite standardele de mediu sau unde solul și/sau subsolul sunt contaminate, care ar putea fi afectate de Proiect?	Nul Nu e cazul	NU
28.	Locația Proiectului este susceptibilă la cutremure, prăbușiri/alunecări de teren, eroziune sau condiții climatice extreme sau adverse, de ex. inversiuni de temperatură, ceață, vânt puternic, etc., care pot afecta proiectul și determina astfel efecte asupra mediului?	Nul Nu e cazul	Nu
29.	Analiza efectelor potențiale ale proiectului asupra ariilor protejate		
30.	Proiectul se va implementa în sit?	Nesemnificativ Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Proiectul de	NU Conform evaluării efectuate în capitolul 13, efectul proiectului asupra stării de conservare a siturilor Natura 2000, este

		modernizare nu modifică suprafețele ocupate în situri deoarece lucrările se fac exclusiv în ampriza drumului existent, pe suprafața cadastrată actuală. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul.	nesemnificativ
31.	Proiectul va include acțiuni de construcție, funcționare și dezafectare care să ducă la modificări fizice în sit (topografie, utilizarea terenului, modificări ale cursurilor de râuri etc.)?	Nesemnificativ Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul.	NU
32.	Proiectul implică utilizarea, stocarea, transportul, manipularea sau producerea de substanțe sau materiale care ar putea afecta speciile și/sau habitatele de interes comunitar pentru care situl a fost desemnat?	Nesemnificativ Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Frontul de lucru este exclusiv de-a lungul drumului existent fără a se afecta habitate sau specii din vecinătate.	NU
33.	Se vor produce deșeuri solide în timpul construcției, funcționării sau dezafectării care ar putea afecta speciile și/sau habitatele de interes comunitar pentru care situl a fost desemnat?	Nesemnificativ În timpul execuției lucrărilor se generează deșeuri rezultate din amenajarea terenului: pământ și pietre, moloz din decopertarea drumului existent, material vegetal din curățarea acostamentelor. Aceste deșeuri sunt gestionate conform legislației în vigoare; nu se vor forma stocuri și se vor valorifica pe cât posibil (ex. molozul din decopertare se reutilizează integral) Nu sunt premise care să conducă la ideea că gestiunea deșeurilor va avea un impact asupra habitatelor și speciilor.	NU
34.	Există alți factori care ar trebui luați în considerare, ca de exemplu dezvoltările conexe, care ar putea duce la afectarea sitului sau există un impact cumulativ cu alte proiecte existente sau propuse?	Nul Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Nu există premise că s-ar dezvolta anumite activități ca urmare a modernizării drumului.	NU
35.	Există pe amplasamentul proiectului și în imediata apropiere a acestuia habitate naturale și/sau specii sălbatice de interes comunitar ce pot fi afectate de implementarea proiectului?	Nesemnificativ Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Frontul de lucru este exclusiv de-a lungul drumului existent fără a se afecta habitate sau specii din vecinătate.	NU
36.	Proiectul afectează direct sau indirect zonele de hrănire/reproducere/migrație?	Nesemnificativ Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 –	NU

		Domogled – Valea Cernei. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Frontul de lucru este exclusiv de-a lungul drumului existent fără a se afecta habitate sau specii din vecinătate.	
37.	Proiectul are influență directă asupra ariilor/ariei naturale protejate de interes comunitar, prin emisii în aer, devierea cursului unei ape care traversează zona, extragerea de ape subterane dintr-un acvifer compartimentat, perturbarea prin zgomot sau lumină, poluare atmosferică etc.?	NU	-
38.	Proiectul propus provoacă o deteriorare semnificativă sau o pierdere totală a unui (unor) habitat(e) natural(e) de interes comunitar?	Nesemnificativ Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Frontul de lucru este exclusiv de-a lungul drumului existent fără a se afecta habitate sau specii din vecinătate..	NU
39.	Proiectul va duce la o izolare reproductivă a unei specii de interes comunitar sau a speciilor tipice care intră în compoziția unui habitat de interes comunitar?	Nesemnificativ Traseul de drum propus spre modernizare se suprapune cu următoarele situri Natura 2000: ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, aria de interes conservativ ROSAC/ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Nu se ocupă habitate prioritare; nu se ocupă teren suplimentar din sit; nu se fragmentează suplimentar habitatul. Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Frontul de lucru este exclusiv de-a lungul drumului existent fără a se afecta habitate sau specii din vecinătate.	NU
40.	Proiectul implică utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică (exploatarea apelor de suprafață și subterane, activitățile extractive de suprafață de sol, argilă, nisip, pietriș, defrișarea, inundarea terenurilor, pescuit, vânătoare, colectarea plantelor)?	Nesemnificativ În timpul lucrărilor se vor utiliza resurse naturale de tipul agregatelor minerale de carieră. Acestea au o disponibilitate suficientă în zonă și extragerea lor nu generează stres asupra resurselor. Se vor utiliza surse autorizate.	NU Disponibilitate suficientă a resurselor minerale (agregate de carieră) în zonă
Rezumatul caracteristicilor Proiectului și ale localizării sale			
<p>La analiza impactului potențial în timpul execuției lucrărilor, s-au avut în vedere următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> Proiectul prevede modernizarea unui drum existent – DN67D, pe o lungime de 12.87 km. Suprafața de teren ocupată este de aproximativ 77220 mp, care corespunde suprafeței cadastrate actuală a drumului. Nu se ocupă permanent teren suplimentar. Modernizarea propusă prevede îmbunătățirea condițiilor de scurgere a apelor pluviale prin realizarea de podețe, șanțuri și rigole. Nu sunt prevăzute schimbări în utilizarea terenului (se păstrează folosința actuală a terenului – de drum public). În timpul lucrărilor se vor utiliza resurse naturale de tipul agregatelor minerale de carieră. Acestea au o disponibilitate suficientă în zonă și extragerea lor nu generează stres asupra resurselor. Se vor utiliza surse autorizate. La modernizarea drumului se utilizează materiale nepericuloase care au o disponibilitate suficientă în zonă. Bitumul și covorul asfaltic se aplică sub formă caldă, însă tehnica de aplicare nu implică pericole asupra 			

	<p>populației din zonă.</p> <ul style="list-style-type: none"> • În timpul execuției lucrărilor se generează deșeuri rezultate din amenajarea terenului: pământ și pietre, moloz din decopertarea drumului existent, material vegetal din curățarea acostamentelor. Aceste deșeuri sunt gestionate conform legislației în vigoare; nu se vor forma stocuri și se vor valorifica pe cât posibil (ex. molozul din decopertare se reutilizează integral). • În timpul execuției se pot produce emisii de praf, pulberi și gaze de eșapament. Aceste emisii nu sunt semnificative (conform calculelor efectuate la capitolul Aer). Emisiile de pulberi pot fi minimizate prin aplicarea unor măsuri specifice, cum ar fi: plan de gestionare a traficului, plan de reducere a emisiilor de pulberi pe șantier, plan de gestiune a deșeurilor etc. • În perioada de execuție se pot genera zgomote și vibrații din funcționarea utilajelor. Emisiile sunt locale, intermitente și nu cauzează un stres semnificativ asupra potențialilor receptori. Proiectul este unul liniar și emisiile de zgomot sunt doar în zona frontului de lucru. În timpul execuției poate crește intensitatea traficului greu, însă se va adopta un plan de trafic care va gestiona eficient traficul în șantier. Lucrările durează în total 36 luni, însă activitățile generatoare de zgomot sunt mult mai reduse ca timp – maxim 30 luni. • Emisiile rezultate din arderea combustibililor necesari pentru realizarea proiectului generează gaze cu efect de seră, însă amploarea acestora este redusă. În timpul funcționării, traficul nu se așteaptă să crească semnificativ față de situația actuală. • Lucrările propuse nu sunt de natură să afecteze în mod semnificativ solul. Nu se utilizează substanțe care să se poată infiltra în sol astfel încât să existe riscul de contaminare. Potențialele scurgeri de la utilaje sunt atent monitorizate de antreprenor. În caz de scurgere accidentală, se aplică măsuri specifice de intervenție, utilizându-se kit-uri specifice (absorbant, lopeți, recipiente etc.). • Frontul de lucru se extinde doar pe suprafața drumului. Riscurile de accidente sunt prevenite prin asigurarea pazei șantierului, a semaforizării temporare a frontului de lucru etc. • Proiectul prevede doar modernizarea unui drum existent. Nu există premise că s-ar dezvolta anumite activități ca urmare a modernizării drumului • Proiectul nu prevede reduceri ale suprafețelor habitatelor de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de interes comunitar deoarece în zona de suprapunere cu situl nu s-au identificat areale de distribuție ale speciilor incluse în formularul standard. Nu se ocupă teren suplimentar față de cel cadastrat pentru drumul existent. • Nu se va produce fragmentarea suplimentară a habitatelor de interes comunitar sau ale habitatelor specifice speciilor incluse în fișele siturilor deoarece lucrările prevăd modernizarea unui drum existent, care deja este asimilat în mediu. • Nu se produce un impact semnificativ asupra factorilor care determină menținerea stării actuale de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar deoarece proiectul nu interferă cu obiectivele de conservare ale sitului. • Nu se vor produce modificări semnificative ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate.
--	--

Efectele proiectului asupra factorilor de mediu sunt ne semnificative. Pentru prevenirea și reducerea presiunilor asupra mediului, se vor aplica măsuri specifice în etapa de execuție, care au fost detaliate în capitolul 7.1.

7.4 Schimbări climatice

În acest capitol sunt prezentate informații conform Comunicării Comisiei nr. 2021/C373/01 - Orientări tehnice referitoare la imunitizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027 conform cărora se impun noi cerințe privind analiza impactului proiectelor asupra schimbărilor climatice. Informațiile sunt conform:

- Anexa II la Ghidul general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, aprobat prin Ordinul MMAP nr. 269/2020;
- Ghidul Comisiei Europene - Recomandări cu privire la integrarea schimbărilor climatice și a biodiversității în evaluarea impactului asupra mediului, publicat la adresa: <http://mmediu.ro/categorie/ghiduri/179>;
- Anexa D la Comunicarea nr. 2021/C373/01, publicată în Jurnalul Oficial al UE: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX%3A52021XC0916%2803%29>.

Impactul proiectului asupra schimbărilor climatice – atenuarea schimbărilor climatice

Impactul proiectului asupra schimbărilor climatice este reprezentat de creșterea contribuțiilor la emisiile de gaze cu efect de seră. Pentru evaluarea influenței proiectului asupra schimbărilor

climatice, se fac următoarele precizări:

- proiectul emite dioxid de carbon (CO₂), protoxid de azot (N₂O), metan (CH₄) sau alte gaze cu efect de seră în etapa de construcție, din funcționarea utilajelor;
- proiectul propus NU implică activități de exploatare a terenurilor, de schimbare a destinației terenurilor care ar putea duce la creșterea emisiilor de gaze cu efect de seră. Suprafețele ocupate de proiect coincid cu suprafețele actuale ale drumurilor supuse modernizării;
- proiectul NU implică și alte activități care pot acționa ca absorbantți de emisii;
- proiectul NU va influența în mod semnificativ cererea de energie;
- având în vedere specificul proiectului, nu este relevantă utilizarea unor surse de energie regenerabilă deoarece funcționarea proiectului nu implică consum de energie. În timpul execuției, o parte din energia necesară realizării lucrărilor poate fi procurată din surse regenerabile: energie solară, energie eoliană etc.
- proiectul propus NU va determina creșterea sau reducerea semnificativă a deplasărilor personale. Proiectul prevede modernizarea și consolidarea unui drum național în vederea creșterii calității vieții și a îmbunătățirii accesului. Nu se prevăd accese noi care să crească amploarea deplasărilor în zonă;
- proiectul propus NU va determina creșterea sau reducerea semnificativă a transportului de marfă. Proiectul prevede modernizarea și consolidarea unui drum național în vederea creșterii calității vieții și a îmbunătățirii accesului în localitate. Nu se prevăd accese noi care să crească amploarea deplasărilor în zonă.

Referitor la efectele proiectului asupra schimbărilor climatice, se fac următoarele precizări:

- **Etapa de construcție.** Principalele efecte asupra condițiilor climatice, asociate modernizării și consolidării infrastructurii rutiere a drumului național DN67D destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud-vestul țării Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane (clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV), sunt cele legate de emisiile generate în etapa de construcție ca urmare a activităților asociate acestora. Conform calculului efectuate la capitolul 6.1.2., în timpul execuției se consumă 20 tone combustibil (motorină)/an pentru funcționarea utilajelor, de unde rezultă 52.8 tone CO₂/an (la un factor de conversie de 2.640 tone CO₂ la 1 tonă motorină). În concluzie, ținând cont de durata etapei de construcție (din punct de vedere al schimbărilor climatice) este estimat ca în această etapă să nu apară impacturi asupra condițiilor climatice ca urmare a desfășurării intervențiilor propuse pentru modernizarea și consolidarea drumului național.
- **Etapa de operare.** Din punct de vedere al efectelor proiectului asupra componentei climatice, având în vedere particularitățile acestuia și comparativ cu situația actuală, în etapa de operare este estimată o îmbunătățire a nivelului de emisii a GES prin reducerea acestora datorată timpului mai scurt petrecut în trafic, a reducerii numărului de manevre de circulație, a uniformizării funcționării motoarelor cu ardere internă.

Impactul schimbărilor climatice asupra proiectului – vulnerabilitatea proiectului și adaptarea la schimbări climatice

Impactul schimbărilor climatice asupra proiectului se poate manifesta prin:

- accentuarea fenomenului de îngheț – dezgheț;
- modificări ale vitezei maxime a vântului;
- incendii de vegetație;
- creșterea numărului de zile cu temperaturi foarte scăzute / foarte crescute;
- ceață;
- creșterea vitezei vântului;
- valurile de căldură (inclusiv impactul asupra sănătății umane, afectarea culturilor, incendii etc.);
- seceta (inclusiv disponibilitatea și calitatea scăzute ale apei și cererea tot mai mare de apă);
- cantități extreme de precipitații, inundații provocate de râuri și viituri;
- furtuni și vânturi puternice (inclusiv afectarea infrastructurii, clădirilor, culturilor și a pădurilor);

- alunecări de teren;
- nivelul în creștere al mărilor, eroziunea costieră și intruziunea salină;
- perioade reci;
- daune provocate de îngheț-dezghet.

Analizând vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice, se concluzionează că toate căile de manifestare a schimbărilor climatice pot influența proiectul într-o măsură mai mică sau mai mare. Proiectarea lucrărilor de modernizare și consolidare s-a făcut ținându-se cont de factorii de mai sus. Astfel, vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice poate fi considerată redusă. S-au adoptat măsuri specifice de adaptare la schimbări climatice, descrise mai jos.

Măsuri de evitare și reducere a impactului schimbărilor climatice asupra proiectului și de adaptare a proiectului la schimbări climatice

Pentru evitarea și reducerea potențialelor impacturi apărute ca urmare a schimbărilor climatice și cu scopul adaptării proiectului la schimbările climatice, în cadrul proiectului au fost propuse mai multe măsuri, particularizate pentru variabilele climatice evaluate a fi la risc.

În **etapa de construcție** principalele măsuri recomandate sunt:

- verificări tehnice periodice ale autovehiculelor și utilajelor folosite la realizarea lucrărilor;
- asigurarea unui management corect al materialelor utilizate în perioada de construcție;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- dotarea organizărilor de șantier și a fronturilor de lucru cu sisteme de iluminare eficiente din punct de vedere al consumului de energie;
- utilizarea strictă a necesarului de materiale și energie în organizările de șantier și fronturile de lucru.

Măsurile asociate **etapei de operare** a proiectului sunt:

- pentru evitarea efectelor generate de debite ridicate ale apelor: diversele tipuri de protecții: șanțuri pereate, șanțuri din beton, podețe, scurgeri etc.;
- pentru evitarea fenomenului de alunecare se vor executa după caz: protecții de taluz cu pereu din dale de beton; protecții cu zid de sprijin cu elevație și fundație din beton;
- pentru minimizarea riscului de pagube ca urmare a incendiilor de vegetație se vor avea în vedere o serie de activități de întreținere/îndepărtare a vegetației de pe marginea drumului;
- în cazul variabilei creșterea numărului de zile cu temperaturi foarte scăzute se va acționa cu utilaje de dezăpezire și împrăștierea de material anti-derapant.

8 Prevederi pentru monitorizarea mediului

- *Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă:*

Pe perioada de realizare a lucrărilor Antreprenorul va lua următoarele măsuri de monitorizare a factorilor de mediu:

- amplasarea materialelor folosite în lucrare se va face cât mai aproape de punctul de lucru, într-o zonă care să afecteze cât mai puțin factorii de mediu;
- se vor lua măsuri pentru ca efectele potențiale negative datorate activităților propuse prin proiectul analizat să fie minime, prin respectarea condițiilor prevăzute în proiect;

- se vor face controale periodice pentru verificarea îndeplinirii obiectivelor din planul de management de mediu și se vor respecta măsurile și condițiile impuse de Agenția de Protecția a Mediului.

9 Legătura cu alte acte normative și / sau planuri / programe / strategii / documente de planificare

- *Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene:*
 - *Directiva [2010/75/UE](#) (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării),*
 - *Directiva [2012/18/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei [96/82/CE](#) a Consiliului, Directiva [2000/60/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei,*
 - *Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa,*
 - *Directiva [2008/98/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).*
 - **Proiectul nu se încadrează în niciuna din directivele de mai sus.**
- *Planuri / programe / strategii / documente de programare / planificare din care face parte proiectul. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.*

10 Lucrări necesare organizării de șantier

Suprafețele de teren afectate temporar se vor aduce la forma inițială prin grija investitorului. Dat fiind volumul și tipul lucrărilor nu sunt necesare lucrări de deviere sau întrerupere a circulației rutiere în zonă.

Pentru realizarea lucrărilor propuse este necesară o organizare de șantier, ce nu va duce la provocare deranj pentru trecători sau pentru persoanele ce locuiesc în zona în care vor fi efectuate lucrările. Organizarea de șantier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă. Organizarea de șantier va fi amplasată în zona drumului național DN67D (va fi întocmit un proiect separat pentru aceasta). Organizarea de șantier va fi împrejmuită și va include în incintă următoarele: două zone platforme-una pentru depozitare materiale și una pentru parcare utilaje și turisme, două containere pentru birouri și vestiare, precum și două grupuri sanitare.

În incinta organizării de șantier trebuie să se asigure scurgerea apelor meteorice, care spală o suprafață mare, pe care pot exista diverse substanțe de la eventualele pierderi, pentru a nu se forma bălți, care în timp se pot infiltra în subteran, poluând solul și stratul freatic. Apele uzate menajere provenite de la organizarea de șantier trebuie introduse într-o fosă septică care va fi vidanjată periodic și evacuată la o stație de epurare din apropiere cu care s-a încheiat în prealabil un contract de servicii. Pentru organizarea de șantier și Baza de producție se va proiecta un sistem de colectare a apelor menajere, apelor tehnologice și a apelor meteorice. Apele colectate pot fi introduse în bazine etanșe vidanjabile și ulterior epurate. De la Organizarea de șantier rezultă ape uzate menajere de la cantină, spațiile igienico-sanitare. În general aceste ape sunt încărcate biologic normal, încadrându-se din punct de vedere calitativ cerințelor Normativului NTPA 002/2002. Apele meteorice rezultate pe amplasamentul Organizărilor de șantier sunt considerate ape convențional curate, în cazul în care nu

se produc pierderi de substanțe poluante, care să fie spălate de apele pluviale.

Accesul la utilități (energie electrică), necesare atât în zona punctelor de lucru, cât și în zona de organizare de șantier, sunt dezvoltate și se regăsesc pe amplasamentul propus spre execuție. Energia electrică se distribuie la tabloul electric al șantierului amplasat în apropierea containerelor care compun Organizarea de șantier. Toate instalațiile de alimentare cu energie electrică vor fi dotate cu dispozitive de protecție.

Pentru a beneficia de aceste utilități, executantul va întocmi documentații tehnice de amenajare pentru zona de amplasare a organizării de șantier. În baza acestor documentații va obține autorizația de execuție și dreptul de a se bransa la rețelele de utilități din zonă.

Se vor instala și întreține sisteme adecvate de alimentare cu apă potabilă pentru personalul implicat și subantreprenori fiind constituite din dozatoare de apă pentru apă potabilă, amplasate în fiecare container ce deservește personal, iar pentru apa destinată grupurilor sanitare, un bazin rezervor de apă potabilă de 1000 litri.

Pentru organizarea de șantier se vor prevedea toalete ecologice vidanjabile. Pentru igienă se va utiliza un bazin de 1000 L amplasat în incinta Organizării de șantier ce va fi alimentat cu cisterna din surse de apă sigure din punct de vedere sanitar.

Pentru a se utiliza cât mai judicios utilajele, forța de muncă și ocuparea terenurilor afectate este recomandabil ca executantul să elaboreze un grafic de execuție detaliat, cu prevederea etapelor de realizare pe faze de execuție a lucrărilor.

Platforma organizării de șantier trebuie să asigure capacitatea portantă necesară preluării încărcărilor de la utilajele ce vor fi parcate și care vor tranzita organizarea de șantier și totodată să împiedice scurgerea de substanțe periculoase în sol. Pentru evitarea contaminării solului se vor respecta planurile de întreținere și verificare a utilajelor, echipamentelor și instalațiilor.

Lucrările de organizare de șantier vor cuprinde:

- construcții și instalații ale antreprenorului, echipate cu mijloace la alegerea lui, care să-i permită să satisfacă obligațiile de execuție și calitate, de relații cu beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției;
- toate materialele, instalațiile și dispozitivele, sistemele de control necesare execuției, în conformitate cu prevederile din proiect, caietul de sarcini și reglementările legale în vigoare;
- spații pentru depozitarea corespunzătoare a materialelor;
- spații de cazare și de masă (după caz) pentru angajați;
- căi de acces libere, curate, în vederea prevenirii accidentelor și care să permită accesul mijloacelor de stingere a incendiilor.

Pentru perioada de execuție constructorul are obligația de a realiza toate măsurile de protecție a mediului pentru obiectivele poluatoare sau potențial poluatoare (bazele de producție, depozitele de materiale, organizările de șantier, carierele de pământ). Constructorul are de asemenea obligația reconstrucției ecologice a terenurilor ocupate sau afectate.

Pe perioada execuției lucrărilor, pentru buna desfășurare a acestora, este necesară amenajarea unei incinte care să cuprindă minim următoarele:

- container personal administrativ – 4 buc.;
- container muncitori (inclusiv vestiar, spațiu destinat servirii mesei) – 6 buc.;
- magazie;
- WC ecologic – 2 buc. (se vor vidanja de câte ori este necesar);

- pichet de incendiu complet echipat – 2 buc.;
- container colectare deșeuri (1100 L) – 4 buc.;
- platformă parcare utilaje;
- rampă spălare auto;
- platformă pentru depozitarea provizorie a materialelor;
- împrejmuire din plasa zincată pe stâlpi metalici (se va asigura iluminatul incintei).

Dotările minime necesare pentru containerele dedicate personalului administrativ sunt: 1 masă cu 4 scaune; 1 fișet pentru documentație.

În compartimentul magazie - scule se vor păstra: 1 generator electric 220 V / 10 Kva; scule diverse; materiale mărunte: cuie, sârmă pentru legat, distanțiere armătura; apă potabilă (PET-uri), minim 2 litri de apă /zi/muncitor.

Pentru parcare pe timp de noapte a utilajelor și mijloacelor de transport în incintă este rezervat un spațiu necesar parcării diverselor utilaje ca: excavator, buldozer, autobasculante, etc. Alimentarea utilajelor se va realiza direct din autocisterne –nu se admite construirea de bazine pentru carburanți și lubrifianți în incinta organizării de șantier.

Se va asigura paza șantierului prin grija Antreprenorului general al lucrărilor.

Deșeurile rezultate în incinta șantierului, precum și în procesul de execuție se depozitează direct în containerele pentru colectarea selectivă a deșeurilor ce vor fi ridicate periodic de firme autorizate.

La dimensionarea lucrărilor de șantier s-a avut în vedere:

- produsele pentru construcții - materialele (nisip, balast, piatra spartă, etc.), semifabricate (mortare, betoane, mixturi asfaltice, etc.), se vor procura de la furnizorii locali avându-se în vedere că aceste materiale vor fi verificate calitativ și cantitativ și vor fi însoțite de certificate de calitate și buletine de analiză;
- mortarele și betoanele vor fi aduse numai de la stații de betoane autorizate;
- materialele se vor depozita funcție de volum, valoare, caracteristici fizico-chimice în magazie sau în curtea organizării de șantier. Este interzisă depozitarea oricăror materiale pe domeniul public;
- materialele vor fi aduse pe măsură ce vor fi puse în operă, evitându-se pe cât posibil formarea de stocuri de materiale pe amplasamentul organizării de șantier. Dacă este necesară depozitarea acestora pe termen scurt, se va face pe folii sau paleți;
- accesul se va realiza din drumul național ce face obiectul proiectului. Nu este necesară înființarea de căi de acces provizorii;
- la execuția lucrărilor constructorul este obligat să respecte normele legale privind securitatea și protecția muncii, făcând în acest sens instruirea întreg personalului muncitor.

Pentru execuția lucrării mai sus menționată se vor lua următoarele măsuri:

- zona de lucru va fi delimitată conform normelor și normativelor în vigoare;
- zonele de circulație rutieră vor fi semnalizate corespunzător;
- atât pe parcursul lucrărilor, cât și după finalizare, executantul va asigura atenție sporită curățeniei, managementului deșeurilor generate, manipulării și utilizării materialelor;
- la terminarea lucrării, suprafețele de teren ocupate vor fi redată, prin refacere, la circuitul funcțional inițial;
- executantul lucrării va încheia un contract de prestări servicii cu o unitate specializată în eliminarea deșeurilor rezultate în urma execuției lucrărilor de construire.

Pentru lucrările care se execută, organizarea execuției lucrărilor presupune următoarele:

- se va folosi accesul auto existent – aprovizionarea cu materiale se va face respectând orele de lucru și repaus;
- nu se vor depozita materiale pe spațiile publice;
- vor fi curățate roțile mașinilor la ieșirea din zona de lucru;
- pe tot parcursul execuției se vor respecta normele PSI și NTS.

Măsuri privind securitatea la incendiu:

- toate clădirile și instalațiile din incintă sunt prevăzute cu posibilități de acces a mijloacelor de intervenție PSI. Se vor respecta actele normative care reglementează problemele legate de riscul de incendiu.
- măsurile de prevenire a riscului de incendiu sunt: respectarea tehnologiei de execuție; asigurarea căilor de acces și intervenție - acestea nu vor fi blocate în nici o situație cu materiale, utilaje, etc.
- la terminarea lucrării de investiție se vor desființa lucrările provizorii asigurându-se redarea terenului în starea inițială.

Măsuri pentru amplasarea organizării de șantier

Organizarea de șantier se va amplasa pe un teren pus la dispoziție de către beneficiar. Condițiile de amplasare și caracteristici ale OS sunt:

- în extravilan, pe teren neproductiv, la distanță suficientă față de potențialii receptori (populație) – minim 100 m față de locuințe, cu acces facil direct din drumul național supus modernizării și consolidării;
- organizarea de șantier va fi împrejmuită; accesul va fi restricționat;
- se vor asigura zone de stocare a diverselor categorii de deșuri (suprafață balastată prevăzută cu containere adecvate);
- pentru parcare utilajelor se prevede o platformă balastată;
- containerele pentru personal vor fi prevăzute cu toaletă ecologică;
- se vor asigura kit-uri de intervenție în caz de poluare accidentală.

Măsuri pentru protecția factorilor de mediu (sol, apă, aer, zgomot) la organizarea de șantier

În cadrul organizării de șantier se vor aplica o serie de măsuri specifice pentru protecția factorilor de mediu, cum ar fi:

Reducerea emisiilor de zgomot:

- impunerea unei limite de viteză corespunzătoare în organizarea de șantier;
- adoptarea unui program de lucru flexibil, astfel încât să se asigure confortul locatarilor în perioada de liniște din timpul zilei și pe timpul nopții;
- toate vehiculele vor opri motoarele - nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare;
- toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot conform HG 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor.

Reducerea emisiilor în aer:

- împrejmuirea șantierului;
- la toate activitățile generatoare de praf se umezesc suprafețele de lucru, în special în perioadele cu temperaturi ridicate și umiditate redusă;
- acoperirea temporară a materialelor generatoare de praf;
- activitățile care generează mult praf vor fi sistate în perioadele cu vânt puternic;
- toate vehiculele vor opri motoarele - nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare;
- în șantier toate traseele vor fi amenajate astfel încât să nu conducă la derapaje, să nu se producă noroi, băltire de apă;
- toate încărcăturile ce sunt transportate din sau în șantier/sit vor fi acoperite prin utilizarea de prelate sau materiale ce acoperă încărcătura corespunzător pe întreaga sa suprafață. Transportul

trebuie realizat într-un mod cât mai curat posibil cu focus pe prevenirea scurgerilor din camion, pe lateral, în spatele remorcii sau pe la trapa de golire;

- obligativitatea depozitării materialului fin, sub formă de pulbere, în incinte închise sau în containere, pe termen mediu sau lung;
- utilajele tehnologice vor respecta prevederile HG 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea tipului de motoare destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor gazoase și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei;
- nu se va arde în aer liber nici un fel de material sau deșeu;
- se va respecta legislația în vigoare, privind paza și stingerea incendiilor;
- mijloacele de transport ce vor prelua deșeurile în vederea evacuării vor fi acoperite cu prelate sau meșe pentru prevenirea împrăștierei acestora.

Gestiunea corectă a deșeurilor

- deșeurile menajere generate pe parcursul activității se vor colecta în pubele standardizate corespunzător volumului de deșeu produs și se vor evacua utilizând containere de colectare pentru deșeurile menajere ale societății de gospodărire a deșeurilor;
- deșeurile provenite din materiale de construcție se vor evacua pe cât posibil într-un interval de timp care să nu depășească 5 zile lucrătoare.
- locurile din apropierea surselor de apă sau a locurilor pentru servitul mesei vor fi menținute în permanentă stare de curățenie;
- arderea deșeurilor sau a surplusului de materiale de construcție nu este în nici un caz permisă.

Reducerea emisiilor în apă/sol

- echipamentele aduse în interiorul șantiierelor vor fi menținute în condiții tehnice corespunzătoare, nu se admite prezența utilajelor și echipamentelor la care există scurgeri de carburant, lubrifiant sau lichid hidraulic;
- organizarea de șantier va fi prevăzută cu toalete ecologice;
- respectarea legislației în vigoare privind poluările accidentale, informarea autorităților relevante în caz de poluare accidentală (APM, GNM, ISU, Apele Române etc.);
- fișele de securitate a substanțelor toxice și periculoase vor fi disponibile în șantier, iar măsurile prevăzute în aceste fișe, implementate. Pentru orice eveniment (poluare accidentală) se vor semnaliza reprezentanții autorităților relevante;
- obligativitatea existenței unor puncte cu materiale de intervenție în cazul poluării accidentale;
- depozitarea stocurilor de materiale de construcții în spații special amenajate, îngrădite, în șantier;
- folosirea de suprafețe impermeabile pentru alimentarea cu combustibili a utilajelor / echipamentelor de pe șantier.

Zone de stocare intermediare pentru materiale și deșeurile

- pentru materialele minerale de masă (piatră, nisip, balast) se vor realiza depozite tampon pe traseul șantiierului astfel încât să fie cât mai accesibile. Locațiile pentru aceste depozite tampon se vor stabili ulterior, pe terenuri neproductive, puse la dispoziție de beneficiar. După golirea depozitelor, se va aduce terenul la starea inițială;
- materialele rezultate din săpătură, care nu sunt reutilizate (pământ, pietre, material vegetal, sol vegetal, structuri de beton etc.) vor fi încărcate direct în mijloace de transport sau vor fi stocate în grămezi temporare în zona producerii, urmând a fi preluate cu mijloace de transport și transportate în vederea valorificării / eliminării, după caz;
- parcare utilajelor pe timp de inactivitate se face la organizarea de șantier sau în zona frontului de lucru, într-un spațiu securizat și balastat.

11 Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

La finalizarea lucrărilor, Constructorul trebuie să elimine de pe șantier toate materialele și echipamentele care nu fac parte din lucrările permanente, inclusiv toate facilitățile temporare, panourile, gardurile, barăcile și să lase construcția și întreaga zonă în condiții de siguranță și curățenie.

Antreprenorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii mediului afectat. La finalizarea lucrărilor suprafețele de teren ce se ocupă temporar se vor reda folosinței anterioare în starea inițială.

În vederea conservării cadrului natural s-au prevăzut lucrări de înierbare a taluzurilor la terminarea lucrărilor, precum și aducerea la stadiul inițial a platformelor utilizate temporar pe durata execuției.

12 Anexe - piese desenate

Se anexează:

- Decizie etapă evaluare inițială nr. 198/25.11.2022 emisă de APM Mehedinți
- Plan de încadrare în zonă, plan topografic și planuri de amplasament detaliate
- Plan Natura 2000.

13 Relația proiectului cu ariile naturale protejate

Proiectul propus intră sub incidența Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar din 14.06.2023, ce actualizează și detaliază etapele procedurale care trebuie parcurse în vederea realizării evaluării adecvate potrivit prevederilor art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare prin Legea nr. 49/2011 cu modificările și completările ulterioare, ținând cont și de noua abordare a Comisiei Europene, prevăzută în Ghidul "Evaluarea planurilor și proiectelor în relație cu Natura 2000" - Ghid metodologic privind art. 6 (3) și 6 (4) al Directivei Habitate nr. 92/42/CEE, având în vedere că se suprapune cu aria de protecție avifaunistică ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, cu aria de interes conservativ ROSAC0069 (ROSCI0069) – Domogled – Valea Cernei, și cu parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei. Prezentul proiect prevede modernizarea și consolidarea drumului național DN 67D. Acesta este un drum destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitatea Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane, fiind clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV. Sectorul de drum propus pentru consolidare are o capacitate portantă necorespunzătoare, durata de exploatare a drumului fiind depășită. Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea condițiilor de circulație, prin „Consolidare DN 67D km 76 + 830 - km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700”. De asemenea, modernizarea drumului național DN 67D, va asigura și îmbunătățirea mobilității populației, bunurilor și serviciilor în județul Mehedinți.

Lungimea tronsonului de drum național DN 67D ce urmează a fi modernizat are o lungime totală de 12.87 km.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes național și face parte din rețeaua de drumuri naționale din județul Mehedinți.

Necesitatea investiției rezultă și din faptul că zona deservită de drum este o zonă cu potențial turistic ridicat, traseul drumului fiind situat în zona Rezervației Domogled, inclusă în Parcul Național Domogled-Valea Cernei.

În scopul obținerii unor condiții corespunzătoare de desfășurarea a circulației, în raport cu clasa tehnică a drumului național, clasa tehnică IV, prin lucrările de modernizare și reabilitate propuse se va asigura:

- refacerea planeității căii;
- amenajarea unui sistem rutier clasic modern;
- amenajarea acostamentelor;
- amenajarea intersecțiilor;
- amenajarea drumurilor laterale și execuția podețelor la intersecția cu drumurile laterale;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale prin șanțuri betonate și de pământ;
- execuția de podețe transversale noi;
- lucrări de siguranță a circulației (în timpul și după execuție).

Lățimea părții carosabile pe sectorul de drum DN 67D este de 6.00-7.00 m.

Îmbrăcămintea bituminoasă pe acest sector de drum a fost executată în anii 1969- 1970 și a fost întreținută cu covoare asfaltice și tratamente bituminoase.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale este deficitară, în general dispozitivele de scurgere a apelor lipsesc. Prin situația podețelor existente, pe sectorul analizat sunt în total 67 de podețe, din care 66 podețe au deschiderea cuprinsă între 0.60 m și 1.50 m și un podeț cu deschiderea de 4.00 m.

Drumul național 67D, conform Ordinului nr. 46/1998, se încadrează în clasa tehnică IV, intensitatea traficului fiind foarte redusă, conform datelor furnizate în urma recensământului de trafic din anul 2005.

Drumul național 67D prezintă două benzi de circulație cu lățimea părții carosabile de 6.0 m, respectiv a platformei de 8.0 m lățime.

În prezent drumul analizat se află într-o stare de degradare accentuată prezentând burdușiri, gropi, crăpături, dar și datorită planeității necorespunzătoare, duratei de exploatare depășită, precum și calamităților naturale din ultimii ani. Toate aceste aspecte impun consolidarea drumului DN 67D, Valea Cernei- Băile Herculane pe sectorul analizat. De asemenea necesitatea investiției rezultă și din faptul că zona deservită de drum este o zonă cu potențial turistic ridicat, traseul drumului fiind situat în zona Rezervației Domogled, inclusă în Parcul Național Domogled-Valea Cernei.

În urma ploilor torențiale din ultimii ani, pe unele sectoare s-au produs defecțiuni în structura rutieră datorită tasărilor terenului de fundare provocat de infiltrarea apelor din precipitații și datorită traficului, precum și degradări ale elementelor de colectare și evacuare a apelor pluviale, care pun în pericol siguranța circulației.

Întregul traseu al proiectului propus cu lungimea de 12.87 km se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled-Valea Cernei.



Suprapunere traseu din drumul DN67D cu lungimea de 12.87 km ce face obiectul prezentului proiect cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și RONPA0001 Parcul Național Domogled-Valea Cernei.

În continuare sunt prezentate informațiile conform Ordinului nr. 1682/2023 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar – Anexa 3A.

A. Descrierea succintă a proiectului și amplasarea acestuia în raport cu aria naturală protejată de interes comunitar, cu precizarea coordonatelor geografice (STEREO 70) ale amplasamentului proiectului

Tabel 1. Descrierea PP și distanța față de ANPIC

Nr. crt.	Tip de intervenție în perioada de construcție/operare/dezafectare proiect Obiectivele PPS	Descrierea intervențiilor principale/secundare și conexe proiectului pe perioada de construcție, funcționare și dezafectare Descriere obiective PPS	Localizarea față de ANPIC (distanța)
1	Proiectul propus implică efectuarea de lucrări de modernizare și consolidare a unei porțiuni din drumul național DN67D în lungime de 12.87 km între km 76 + 830 - km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700.	<p>Lucrările de execuție se vor realiza conform graficului de lucrări întocmit de Antreprenor și aprobat de Beneficiar. După finalizarea execuției lucrărilor, obiectivul va fi pus în funcțiune. Se estimează ca durata de execuție a lucrărilor este de 24 luni.</p> <p>Lucrările vor fi realizate respectând planul de execuție propus ce va cuprinde următoarele etape:</p> <ul style="list-style-type: none"> • amplasarea organizării de șantier; • lucrările de săpătură și realizarea structurii rutiere noi; • realizarea lucrărilor pentru scurgerea apelor pluviale; • refacerea suprafețelor afectate temporar de lucrări. <p>Durata normală de exploatare a unui drum este de 15 ani, în condițiile realizării lucrărilor de întreținere și de reparații conform normativelor în vigoare.</p>	Suprapunere cu aria de protecție avifaunistică ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, cu aria de interes conservativ ROSAC0069 (ROSCI0069) – Domogled – Valea Cernei, și cu parcul național RONPA0001 – Domogled – Valea Cernei

Nr. crt.	Tip de intervenție în perioada de construcție/operare/dezafectare proiect Obiectivele PPS	Descrierea intervențiilor principale/secundare și conexe proiectului-ului pe perioada de construcție, funcționare și dezafectare Descriere obiective PPS	Localizarea față de ANPIC (distanța)
	Etapa de execuție/construcție:		

1.	Realizarea organizărilor de șantier	Traseul de drum propus spre modernizare și consolidare se suprapune 2 arii naturale (una de protecție avifaunistică, una de interes conservativ) și cu un parc național. În cadrul organizării de șantier se vor respecta toate regulile de protecție a mediului, fără a afecta habitatele și speciile din situri. Lucrările se vor desfășura în ampriza drumului fără a se ocupa terenuri suplimentare.	Suprapunere cu aria de protecție avifaunistică ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei, cu aria de interes conservativ ROSAC0069 (ROSCI0069) – Domogled – Valea Cernei, și cu parcul național RONPA001 – Domogled – Valea Cernei.
2.	Realizarea gropilor de împrumut și/sau a zonelor de depozitare a materialului excedentar	Gropile de împrumut vor fi autorizate. Materialul excedentar se va stoca în spațiu special amenajat.	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
3.	Realizarea drumurilor temporare de acces	Nu este cazul	
4.	Relocarea rețelelor de utilități	Nu este cazul	
5.	Restabilirea legăturilor rutiere	Nu este cazul	
6.	Lucrări de îndepărtare a vegetației	Lucrările de îndepărtare a vegetației se va face în ampriza drumului existent, fără a afecta vecinătățile	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
7.	Lucrări de demolare	Se vor înlocui 66 de podețe cu o vechime mare și cu stare tehnică rea sau medie, unul se va extinde, iar 3 se vor păstra. Pentru toate cele 66 de podețe noi se vor reface camerele de cădere și acolo unde este cazul se vor executa lucrări de amenajare a torenților în amonte. Pentru cele 4 podețe care se mențin se recomandă, lucrări de reparații, refacere coronamente, curățirea și amenajarea albiei amonte și aval.	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
8.	Lucrări de terasamente (nivelarea terenului, excavații, umpluturi)	Toate lucrările se fac în ampriza drumului existent	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
9.	Lucrări de artă (supraterane și subterane, inclusiv fundații)	-	
10.	Lucrări de consolidare	Toate lucrările se fac în ampriza drumului existent	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
11.	Lucrări hidrotehnice	Toate lucrările se fac în ampriza drumului existent	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
12.	Lucrări de realizare a suprastructurii	Toate lucrările se fac în ampriza drumului existent	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
13.	Lucrări pentru realizarea dotărilor proiectului	Toate lucrările se fac în ampriza drumului existent	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
14.	Lucrări pentru protecția mediului	-	
15.	Lucrări de reabilitare a terenurilor la finalizarea construcției	-	
Etapa de operare:			
16.	Desfășurarea activității de transport	Drumul este existent; nu se vor crea accese noi	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
17.	Gestionarea apelor pluviale	Proiectul prevede lucrări pentru drenarea apelor pluviale	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
18.	Lucrări de întreținere și mentenanță	Conform programului de mentenanță	Influență nesemnificativă asupra ariilor naturale protejate
19.	Desfășurarea activităților în spații de servicii, spații administrative,	-	

	clădiri operaționale, și altele		
	Etapa de dezafectare:		
20.	Realizarea organizărilor de șantier	-	
21.	Lucrări de demolare	=	
22.	Lucrări de refacere a suprafețelor și redarea lor în circuitul natural sau economic	-	

Proiectul propus cu lungimea de 12.87 km se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei.

Prezența speciilor și habitatelor de interes comunitar a determinat desemnarea în zona parcului național a două situri Natura 2000, situl de importanță comunitară ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei și aria de protecție specială avifaunistică ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei în cadrul rețelei NATURA 2000. Cele trei categorii de arii protejate nu se suprapun perfect

Coordonate STEREO70 ale proiectului propus sunt prezentate la cap. 5.4.

B. Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

Tabel 2. Informații privind ANPIC potențial afectate de PP

Codul și Numele ANPIC	Intersectat (Da/ Nu)	Obiective de conservare (Da/ Nu)	Plan de management (Da/ Nu)	ANPIC inclus în Zona de Influență a PP (Da/Nu) (justificare)	ANPIC găzduiește specii de faună care se pot deplasa în zona PP (Da/ Nu) (justificare)	ANPIC conectată din punct de vedere ecologic cu zona PP (Da/ Nu) (justificare)	Măsuri restrictive din PM/ act normativ /act administrativ
ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei	Se suprapune pe lungimea de 21.87 km.	Da – Decizia 143/08.04.2020	Da - Plan de management integrat al Parcului Național Domogled - Valea Cernei și al siturilor Natura 2000 ROSCI0069 și ROSPA0035	Da – influența este nesemnificativă, lucrările desfășurându-se la nivelul unui drum existent și asimilat în mediu. Nu se ocupă suprafețe de teren suplimentare în sit.	Da - drumul este existent și deja integrat în mediu	Nu	Nu
ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei	Se suprapune pe lungimea de 21.87 km.	Da – Decizia 143/08.04.2020	Da - Plan de management integrat al Parcului Național Domogled - Valea Cernei și al siturilor Natura 2000 ROSCI0069 și ROSPA0035	Da – influența este nesemnificativă, lucrările desfășurându-se la nivelul unui drum existent și asimilat în mediu. Nu se ocupă suprafețe de teren suplimentare în sit.	Da - drumul este existent și deja integrat în mediu	Nu	Nu
RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei	Se suprapune	Nu	Da - Plan de management integrat al Parcului Național Domogled - Valea Cernei și al siturilor Natura 2000 ROSCI0069 și ROSPA0035	Da – influența este nesemnificativă, lucrările desfășurându-se la nivelul unui drum existent și asimilat în mediu. Nu se ocupă suprafețe de teren suplimentare în sit.	Da - drumul este existent și deja integrat în mediu	Nu	Nu

Parcul Național Domogled - Valea Cernei este situat în sud-vestul României, se întinde pe suprafața a trei județe (Caraș-Severin, Mehedinți și Gorj) și are o suprafață de 61211 ha, fiind actualmente parcul național cel mai mare din țară. Limita parcului urmărește în cea mai mare parte cumpăna de ape a bazinului Cernei, din punct de vedere al reliefului suprapunându-se peste patru masive montane: Munții Cernei, Masivul Godeanu, Munții Vilcan și Munții Mehedinți. Parcul Național Domogled - Valea Cernei a fost instituit prin Ordinul Ministrului Mediului nr. 7/1990 pentru înființarea a 13 parcuri naționale. În interiorul parcului există 11 rezervații naturale (categoria IV IUCN) desemnate prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a Zone Protejate.

Situl Natura 2000 Domogled - Valea Cernei, cod ROSCI0069 Domogled –Valea Cernei, a fost instituit prin Ordinul nr.1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice Natura 2000 în România. Are o suprafață de 62171 ha și a fost înființat pentru protejarea unui număr impresionant de habitate de interes comunitar, specii de plante, mamifere, amfibieni și reptile, nevertebrate, pești. Scopul instituirii acestuia a fost: asigurarea biodiversității prin conservarea habitatelor naturale, a faunei și florei sălbatice; menținerea sau restabilirea, într-o stare de conservare favorabilă, a habitatelor

naturale, a speciilor din fauna și flora sălbatică de interes comunitar; menținerea și, dacă este necesar, dezvoltarea elementelor de peisaj, care sunt de importanță majoră pentru fauna și flora sălbatică.

Aria de protecție specială avifaunistică, cod ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei, a fost instituită prin Hotărârea nr. 1248/2007 privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România. Are o suprafață de 66617 ha și a fost declarat pentru protecția speciilor de păsări de interes comunitar din zonă și a avut drept scop: protecția, gestionarea și reglementarea speciilor de păsări care trăiesc în mod natural în stare de sălbăticie din zonă; aplicarea măsurilor necesare pentru conservarea, menținerea sau refacerea unei diversități și a unei suprafețe suficiente de habitat pentru toate speciile de păsări vizate; aplicarea măsurilor necesare pentru menținerea sau adaptarea tuturor speciilor de păsări vizate, la un nivel care corespunde în mod special exigențelor ecologice, științifice și culturale, ținându-se seama de exigențele economice și recreaționale.

C. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona PP-ului

Tabel 3. Prezența și efectivele/ suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona PP

Codul și numele ANPIC	Denumire științifică specie/habitat	Suprafața / populația	Locația față de PP (intersecat Da/ Nu - Distanța față de PP)	Direcția geografică și diferența altitudinală	Starea de conservare	Obiective de conservare (îmbunătățirea/ menținerea stării de conservare)
ROSPA0035 Domogled Valea Cernei	A091 Aquila chrysaetos (Acvilă de munte)	Cel puțin 3 perechi cuibăritoare (conform EPMC Consulting, 2015)	Da – proiectul propus se suprapune cu această arie naturală protejată pe lungime de 12.87 km	-	Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A104 Bonasia bonasia (Ieruncă)	Cel puțin 700 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A215 Bubo bubo (Buhă)	Cel puțin 10 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A224 Caprimulgus europaeus (Caprimulg)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A080 Circaetus gallicus (Șerpar)	Cel puțin 2 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A239 Dendrocopos leucotos (Ciocănitoare cu spatele alb)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A238 Dendrocopos medius (Ciocănitoare de stejar)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A429 Dendrocopos syriacus (Ciocănitoare de grădină)	Cel puțin 300 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A236 Dryocopus martius (Ciocănitoare neagră)	Cel puțin 400 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare

	A379 Emberiza hortulana (Presură de grădină)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Îmbunătățirea stării de conservare
	A103 Falco peregrinus (Șoim călător)	Cel puțin 3 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Îmbunătățirea stării de conservare
	A321 Ficedula albicollis (Muscar gulerat)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Îmbunătățirea stării de conservare
	A320 Ficedula parva (Muscar mic)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A338 Lanius collurio (Sfrâncioc roșiatic)	Cel puțin 350 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A246 Lullula arborea (Ciocârlie de pădure)	Cel puțin 300 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A072 Pernis apivorus (Viespar)	Cel puțin 4 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A234 Picus canus (Ghionoaie sură)	Cel puțin 400 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A220 Strix uralensis (Huhurez mare)	Cel puțin 10 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A307 Sylvia nisoria (Silvie porumbacă)	Cel puțin 250 perechi (conform EPMC Consulting, 2015)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	A259 Anthus spinoletta	Cel puțin 300 indivizi în pasaj (conform EPMC Consulting, 2015)			Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
	A256 Anthus trivialis	Cel puțin 350 indivizi în pasaj (conform EPMC Consulting, 2015)			Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
	A212 Cuculus canorus	Cel puțin 900 indivizi în pasaj (conform EPMC Consulting, 2015)			Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
ROSCI0069 - Domogled - Valea Cernei	3220 Cursuri de apă montane și vegetație erbacee de pe malurile acestora	Suprafață habitat: cel puțin 80 ha	Da – proiectul propus se suprapune cu această arie naturală protejată pe	-	Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
	3230 Cursuri de apă montane și vegetația lor lemnoasă cu Myricaria germanica	Suprafață habitat: cel puțin 3 ha			Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare

4060 Tufărișuri alpine și boreale	Suprafață habitat: cel puțin 2000 ha	lungime de 12.87 km	Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
4070* Tufărișuri cu Pinus mugo și Rhododendron hirsutum	Suprafață habitat: cel puțin 390 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
4080 Tufărișuri subarctice de Salix spp.	Suprafață habitat: cel puțin 4 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
40A0* Tufărișuri subcontinentale peripanonice	Suprafață habitat: cel puțin 1100 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
6110* Pajiști rupicole calcaroase sau bazofile cu Alyso-Sedion albi	Suprafață habitat: cel puțin 2 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
6150 Pajiști boreale și alpine pe substrat silicatic	Suprafață habitat: cel puțin 2210 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
6170 Pajiști alpine și subalpine calcaroase	Suprafață habitat: cel puțin 280 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
6190 Pajiști panonice de stâncării (Stipo-Festucetalia pallentis)	Suprafață habitat: cel puțin 130 ha		Nefavorabilă-inadecvată	Îmbunătățirea stării de conservare
6210* Pajiști uscate seminaturale și faciesuri de acoperire cu tufișuri pe substrat calcaros	Suprafață habitat: cel puțin 150 ha		Nefavorabilă-inadecvată	Îmbunătățirea stării de conservare
6230* Pajiști de Nardus bogate în specii, pe substraturi silicatic din zone montane (și submontane, în Europa continentală)	Suprafață habitat: cel puțin 55 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
6240* Pajiști stepice subpanonice	Suprafață habitat: cel puțin 15 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
6410 Pajiști cu Molinia pe soluri carbonatice, turboase sau luto-argiloase (Molinion caeruleae)	Suprafață habitat: 16.2 ha		Trebuie verificată prezența tipului de habitat în sit	
6430 Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de câmpie și din etajul montan până în cel alpin	Suprafață habitat: se va determina în termen de 3 ani		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
6440 Pajiști aluviale ale văilor râurilor din Cnidion dubii	Suprafață habitat: cel puțin 10 ha		Favorabilă (B-bună) (conform studiului de fundamentare – starea de conservare globală) Nefavorabilă-	Îmbunătățirea stării de conservare

					inadecvată din punct de Vedere al suprafeței	
	6510 Pajiști de altitudine joasă (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	Suprafață habitat: cel puțin 30 ha			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	6520 Fânețe montane	Suprafață habitat: cel puțin 280 ha			Nefavorabilă-inadecvată	Îmbunătățirea stării de conservare
	7220* Izvoare petrifiante cu formare de travertin (Cratoneurion)	Suprafață habitat: cel puțin 0,3 ha			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	8110 Grohotișuri silicatiche din etajul montan până în etajul nival (Androsacetalia alpinae și Galeopsietalia ladani)	Suprafață habitat: cel puțin 27 ha			Nefavorabilă-rea	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
	8120 Grohotișuri calcaroase și de șisturi calcaroase de la nivelul montan până la cel alpin (Thlaspietea ritundifolii)	Suprafață habitat: cel puțin 34 ha			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	8160* Grohotișuri medio-europene carbonatice din etajele colinar și montan	Suprafață habitat: cel puțin 40 ha			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	8210 Pante stâncoase calcaroase cu vegetație casmofită	Suprafață habitat: cel puțin 90 ha			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	8220 Versanți stâncoși cu vegetație chasmofitică pe roci silicioase	Suprafață habitat: cel puțin 3 ha			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	8310 Peșteri în care accesul publicului este interzis	Cel puțin 887 peșteri Suprafață habitat: cel puțin 3727 ha			Nefavorabilă-inadecvată (din punct de vedere al suprafeței) Necunoscută (în planul de management) Excelentă (în formularul standard Natura 2000)	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
	9110 Păduri de fag de tip Luzulo-Fagetum	Suprafață habitat: cel puțin 460 ha			Favorabilă (conform planului de management) Nefavorabilă-inadecvată (conform	Îmbunătățirea stării de conservare

				studiului de fundamentare)	
	9130 Păduri de fag Asperulo - Fagetum	Suprafață habitat: cel puțin 2730 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
	9150 Păduri medio-europene de fag din Cephalanthero – Fagion pe substrate calcaroase	Suprafață habitat: cel puțin 989 ha		Favorabilă (conform planului de management) Nefavorabilă-inadecvată (conform studiului de fundamentare)	Îmbunătățirea stării de conservare
	9180* Păduri din Tilio-Acerion pe versanți abrupti, grohotișuri și ravene	Suprafață habitat: cel puțin 269 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	91E0* Păduri aluviale de Alnus glutinosa și Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	Suprafață habitat: cel puțin 1079 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
	91H0* Păduri panonice de Quercus pubescens	Suprafață habitat: cel puțin 1 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	91K0 Păduri ilirice de Fagus sylvatica (Aremonio-Fagion)	Suprafață habitat: cel puțin 32260 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	91L0 Păduri ilirice de stejar cu carpen (Erythronio-Carpinion)	Suprafață habitat: cel puțin 848,14 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	91M0 Păduri balcano-panonice de cer și gorun	Suprafață habitat: cel puțin 331 ha		Nefavorabilă-rea	Îmbunătățirea stării de conservare
	91Q0 Păduri vest-carpaticice de Pinus sylvestris pe substrate calcaroase	Suprafață habitat: cel puțin 7 ha		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	91V0 Păduri dacice de fag (Symphyto-Fagion)	Suprafață habitat: cel puțin 2913 ha		Favorabilă cu tendințe spre nefavorabilă-inadecvată datorită reducerii drastice a suprafeței	Îmbunătățirea stării de conservare
	9410 Păduri acidofile de molid (Picea) din etajul montan până în cel alpin (Vaccinio – Piceetea)	Suprafață habitat: 164 ha		Nefavorabilă-inadecvată	Îmbunătățirea stării de conservare
	9530* Păduri (sub) mediteraneene de pini negri endemici	Suprafață habitat: cel puțin 1850 ha		Nefavorabilă-inadecvată	Îmbunătățirea stării de conservare

4070* <i>Campanula serrata</i>	Mărimea populației trebuie determinată în termen de 3 ani		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1902 <i>Cypripedium calceolus</i> (Papucul doamnei)	Necunoscută		Urmează efectuarea unor studii detaliate pentru clarificarea situației speciei în sit	
2327 <i>Himantoglossum caprinum</i>	Necunoscută		Urmează efectuarea unor studii detaliate pentru clarificarea situației speciei în sit	
4057 <i>Chilostoma banaticum</i> (Drobacia banatica)	Mărimea populației trebuie determinată în termen de 3 ani		Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
1093* <i>Austropotamobius torrentium</i>	Mărimea populației: cel puțin 100-500 indivizi Clasa 3 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1037 <i>Ophiogomphus cecilia</i>	Mărimea populației: cel puțin 50 - 100 indivizi Clasa 2 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4046 <i>Cordulegaster heros</i>	Mărimea populației: cel puțin 1000 - 5000 indivizi Clasa 5 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4053 <i>Paracaloptenus caloptenoides</i>	Mărimea populației: cel puțin 50 - 100 indivizi Clasa 2 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4054 <i>Pholidoptera transsylvanica</i> (Cosașul transilvan)	Mărimea populației: cel puțin 5000 - 10000 indivizi Clasa 6 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1083 <i>Lucanus cervus</i> (Rădașca)	Mărimea populației: cel puțin 1000 - 5000 indivizi Clasa 5 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
6966* <i>Osmoderma eremita</i> (Gândacul sihastru, gândacul pustnic, gândacul hermit)	Mărimea populației: cel puțin 1000 - 5000 indivizi Clasa 5 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1085 <i>Buprestis splendens</i>	Mărimea populației: cel puțin 100-500 indivizi Clasa 3 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1086 <i>Cucujus cinnaberinus</i> (Gândacul roșu de scoarță)	Mărimea populației: cel puțin 100-500 indivizi Clasa 3 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1087* <i>Rosalia alpina</i> (Croitorul fagului, croitorul alpin)	Mărimea populației: cel puțin 10000 - 50000 indivizi Clasa 7 de mărime a populației		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare

1088 <i>Cerambyx cerdo</i> (Croitorul mare)	Mărimea populației: cel puțin 1000 - 5000 indivizi Clasa 5 de mărime a populației			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1089 (6908) <i>Morimus funereus</i> (Croitorul cenușiu)	Mărimea populației: cel puțin 10000 - 50000 indivizi Clasa 7 de mărime a populației			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4014 <i>Carabus variolus</i> (carabul amfibiu, carabul de pârâu)	Mărimea populației: cel puțin 500 - 1000 indivizi Clasa 4 de mărime a populației			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4026 <i>Rhysodes sulcatus</i>	Mărimea populației: cel puțin 500 - 1000 indivizi Clasa 4 de mărime a populației			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1052 (6169) <i>Hypodryas (Euphydryas) matura</i> (Marmoratul frasinului)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1060 <i>Lycaena dispar</i> (Fluturile de foc al măcrișului)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
1078* (6199*) <i>Callimorpha quadripunctaria</i> (Fluture tigru, fluture vărgat)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4035 <i>Gortyna borelli lunata</i>	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
4036 <i>Leptidea morsei</i> (Albilița de pădure)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4039* <i>Nymphalis vaualbum</i> (Fluture litera L)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1130 <i>Aspius aspius</i> (Avat)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
5261 <i>Barbus balcanicus</i> (<i>Barbus meridionalis</i> – Mreană vânătă)	Mărimea populației: 10000 – 50000 indivizi			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1149 (6963) <i>Cobitis elongatoides</i> (Zvârlugă)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1163 (6965) <i>Cottus gobio</i> (Zglăvoacă)	Mărimea populației: 10000 – 50000 indivizi			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
4123 <i>Eudontomyzon danfordi</i> (Chișcar)	Mărimea populației: 1000 – 5000 indivizi (clasa 5)			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare

1122 (6145) <i>Gobio uranoscopus</i> (Porcușor de vad)	Mărimea populației: 1000 – 5000 indivizi (clasa 5)		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1146 (5197) <i>Sabanejewia aurata</i> (Cără)	Mărimea populației: cel puțin 5000 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1193 <i>Bombina variegata</i> (Izvoarăș cu burta galbenă)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani		Nefavorabilă - inadecvată	Îmbunătățirea stării de conservare
1217 <i>Testudo hermanni</i> (Testoasa de uscat bănațeană)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani		Necunoscută	Îmbunătățirea stării de conservare
1308 <i>Barbastella barbastellus</i> (Liliac cârn)	Mărimea populației trebuie definită în termen de 3 ani		Bună	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
1310 <i>Miniopterus schreibersii</i> (Liliac cu aripi lungi)	Mărimea populației: cel puțin 2000 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1323 <i>Myotis bechsteini</i> (Liliac cu urechi mari)	Mărimea populației: cel puțin 50 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1307 <i>Myotis blythii</i> (Liliac comun mic)	Mărimea populației: cel puțin 2000 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1316 <i>Myotis capaccinii</i> (Liliac cu picioare lungi)	Mărimea populației: cel puțin 700 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1321 <i>Myotis emarginatus</i> (Liliac cărămiziu)	Mărimea populației: cel puțin 200 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1324 <i>Myotis myotis</i> (Liliac comun)	Mărimea populației: cel puțin 2000 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1306 <i>Rhinolophus blasii</i> (Liliacul cu potcoavă a lui Blasius)	Mărimea populației: cel puțin 1500 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1305 <i>Rhinolophus euryale</i> (Liliac mediteranean cu potcoavă)	Mărimea populației: cel puțin 3000 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1304 <i>Rhinolophus ferrumequinum</i> (Liliac mare cu potcoavă)	Mărimea populației: cel puțin 2500 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1303 <i>Rhinolophus hipposiderus</i> (Liliac mic cu potcoavă)	Mărimea populației: cel puțin 500 indivizi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
1302 <i>Rhinolophus mehelyi</i> (Liliacul cu potcoavă a lui Mehely)	Mărimea populației: cel puțin 50 indivizi		Necunoscută	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
1355 <i>Lutra lutra</i> (Vidră)	Mărimea populației: cel puțin 6 familii, cel puțin 7-9 perechi		Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare

	1352* <i>Lupus canus</i> (Lup)	Mărimea populației: cel puțin 55 indivizi			Nefavorabilă - inadecvată	Menținerea sau îmbunătățirea stării de conservare
	1361 <i>Lynx lynx</i> (Râs)	Mărimea populației: cel puțin 24 indivizi			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare
	1354* <i>Ursus arctos</i> (Ursul brun)	Mărimea populației: cel puțin 56 indivizi			Favorabilă (B-bună)	Menținerea stării de conservare

Notă: zona PP nu are în vedere doar zona de influență a PP, ci toate ANPIC posibil afectate de implementarea PP.

D. PP-ul propus are legătură directă cu sau este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar

Proiectul nu are legătură directă și nu este necesar pentru managementul conservării siturilor.

E. Estimarea impactului potențial al PP-ului asupra speciilor și habitatelor pentru care ANPIC a fost desemnată

E.1. Identificarea și estimarea impactului

Identificarea și estimarea impactului potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor pentru care ANPIC a fost desemnată, s-a făcut în anexă prin completarea coloanelor 1-19 ale tabelului din Anexa nr. 3C (Tabelul de evaluare a impactului), avându-se în vedere următoarele aspecte:

- a) toate intervențiile propuse de PP și activitățile ce decurg din implementarea acestuia;
 - b) toate efectele generate de intervențiile PP;
 - c) presiunile și amenințările identificate pentru fiecare din ANPIC potențial afectate, precum și alte PP ce pot genera impact asupra ANPIC potențial afectate;
 - d) toate impacturile (directe, indirecte, secundare, cumulative) asociate efectelor generate de PP. Formele de impact analizate includ: pierderi din suprafața habitatelor de interes comunitar și/sau a habitatelor speciilor de interes comunitar, alterarea habitatelor, fragmentare, reducerea efectivelor populaționale ale speciilor, perturbarea activității speciilor;
 - e) obiectivele de conservare ale ANPIC; în cazul în care nu au fost stabilite obiective de conservare pentru o ANPIC, trebuie să se considere că obiectivul este îmbunătățirea sau menținerea stării de conservare a speciilor și habitatelor pentru care ANPIC a fost desemnată.
 - f) parametrii și țintele stabilite de către autoritatea responsabilă cu managementul/administrarea ariilor naturale protejate de interes comunitar/administrator pentru obiectivele de conservare; în cazul în care autoritatea responsabilă cu managementul/administrarea ariilor naturale protejate de interes comunitar/administrator comunică titularului că nu au fost stabiliți parametrii sau că nu pot fi stabiliți până la elaborarea memoriului de prezentare, atunci sunt utilizați următorii parametrii: pentru habitate: suprafața habitatului, structura și funcțiile acestuia, tendințe viitoare; pentru specii: mărimea populației, suprafața habitatului ocupat, tendințe viitoare. În situația în care până la elaborarea studiului de evaluare adecvată se vor elabora parametrii, atunci studiul se va întocmi/actualiza cu analiza parametrilor stabiliți de autoritatea responsabilă cu managementul/administrarea ariilor naturale protejate de interes comunitar/administrator.
 - g) identificarea incertitudinilor și indicarea lor clară în tabelul de evaluare a impactului.
- Se precizează sursa datelor și a informațiilor utilizate, inclusiv a celor spațiale: formular standard, plan de management, obiective de conservare, studii existente de monitorizare, amenajamente silvice, rapoarte privind starea mediului, evaluări ale impactului pentru PP similare, și altele.

Având în vedere aspectele anterioare și în corelare cu conținutul Tabelului de evaluare (Anexa nr. 3C - coloanele 1-21), se extrag și se prezintă tabelar următoarele sinteze:

a) Identificarea tuturor intervențiilor PP, ale efectelor generate de acestea și a formelor de impact generate asupra ANPIC potențial afectate

Tabel 4. Identificarea relațiilor cauză - efecte - impacturi

Tipuri de intervenții propuse de proiect în etapele de construcție/ operare/ dezafectare	Efecte	Valori prag avute în vedere pentru identificarea impactului	Impacturi	Cuantificare impacturi	ANPIC potențial afectate
--	--------	---	-----------	------------------------	--------------------------

Obiectivele PPS		(acolo unde este cazul)			
Etapa de execuție/construcție:	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Realizarea organizărilor de șantier	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Realizarea gropilor de împrumut și/sau a zonelor de depozitare a materialului excedentar	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Realizarea drumurilor temporare de acces	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Relocarea rețelelor de utilități	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Restabiliri ale legăturilor rutiere	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de îndepărtare a vegetației	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de demolare	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de terasamente (nivelarea terenului, excavații, umpluturi)	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de artă (supraterane și subterane, inclusiv fundații)	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de consolidare	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări hidrotehnice	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de realizare a	Zgomot,	Conform	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069

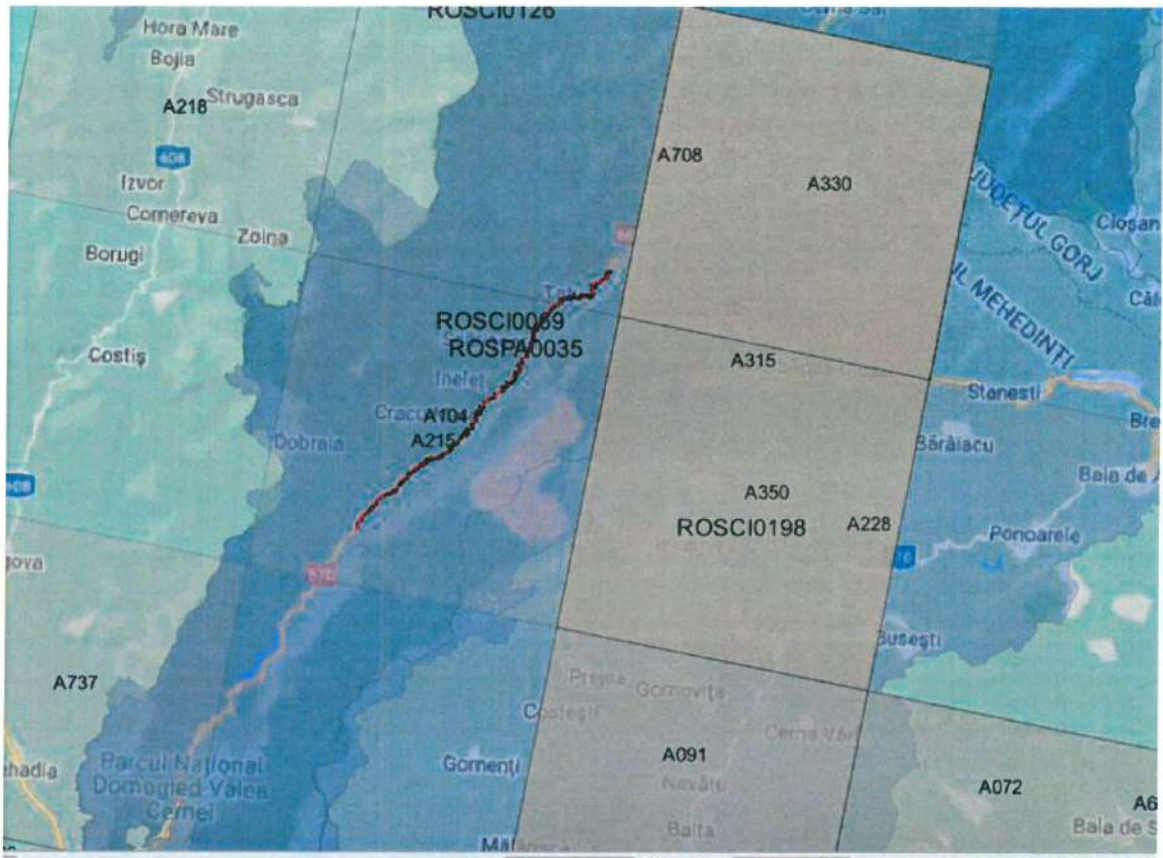
suprastructurii	vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	normativelor în vigoare			ROSPA0035
Lucrări pentru realizarea dotărilor proiectului	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări pentru protecția mediului	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Lucrări de reabilitare a terenurilor la finalizarea construcției	Zgomot, vibrații, prezentă umană, utilaje etc.	Conform normativelor în vigoare	Perturbare	Max. 1000 mp	ROSCI0069 ROSPA0035
Etapa de operare:					
Desfășurarea activității de transport	Nu e cazul – activitate deja integrată în mediu				
Gestionarea apelor pluviale	Nu e cazul – activitate deja integrată în mediu				
Lucrări de întreținere și mentenanță	Nu e cazul – activitate deja integrată în mediu				
Desfășurarea activităților în spații de servicii, spații administrative, clădiri operaționale, și altele	Nu e cazul – activitate deja integrată în mediu				
Etapa de dezafectare:					
Realizarea organizărilor de șantier	-				
Lucrări de demolare	-				
Lucrări de refacere a suprafețelor și redarea lor în circuitul natural sau economic	-				

b) Lista habitatelor, speciilor și a parametrilor acestora potențial afectați de implementarea proiectului/planului, incluzând toate situațiile în care se identifică impacturi negative nesemnificative, semnificative și/sau incerte

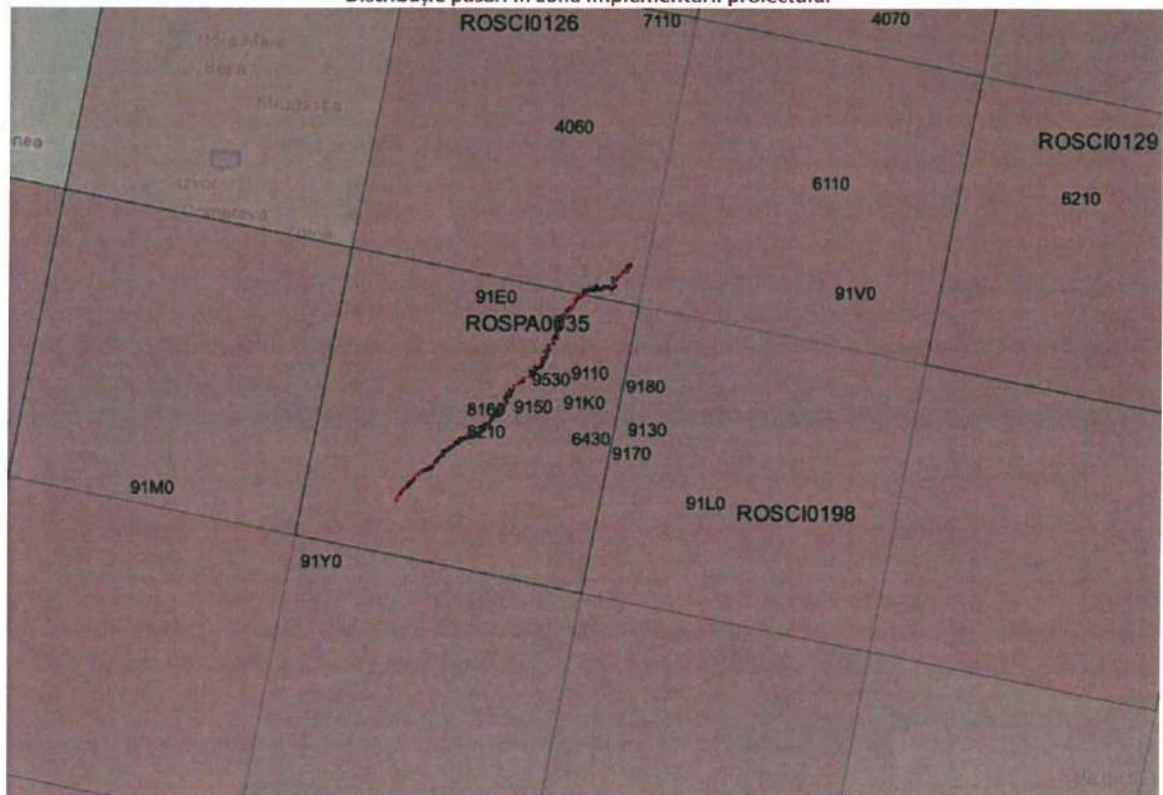
Tabel 5. Estimarea impactului potențial al PP-ului asupra speciilor și habitatelor pentru care ANPIC a fost desemnată

Denumire ANPIC	Specie/ habitat	Parametru afectat	Unită parametru	Starea de conservare	Forma de impact	Semnificația impactului	
ROSPA0035 Domogled Valea Cernei	A104 - Bonasia bonasia (Ieruncă)	Proiectul propus se suprapune integral cu această arie naturală protejată. Nu se preconizează a se afecta speciile de păsări de interes conservativ, însă vor fi luate toate măsurile pentru a nu se crea deranj. Lucrările vor fi desfășurate într-o zonă deja antropizată și circulată.	Nu se vor efectua lucrări în perioada de cuibărire a păsărilor: aprilie – iunie pentru Bonasia bonasia,	Favorabilă	Nu este cazul	Nesemnificativ	
	A215 – Bubo bubo (Buhă).						
ROSCI0069 Domogled Valea Cernei	91E0* - Păduri aluviale de Alnus glutinosa și Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	Proiectul propus se suprapune integral cu această arie naturală protejată. Nu se preconizează a se afecta habitatele. Lucrările se vor realiza doar la nivelul drumului deja existent.	Nu se va ocupa teren suplimentar în sit.	Favorabilă	Nu este cazul	Nesemnificativ	
	9110 - Păduri de fag de tip Luzulo-Fagetum						
	9530* - Păduri (sub) mediteraneene de pini negri endemici						
	9150 - Păduri medio-europene de fag din Cephalanthero – Fagion pe substrate calcaroase						
	8160* - Grohotișuri medio-europene carbonatice din etajele colinar și montan						
	8210 - Pante stâncoase calcaroase cu vegetație casmofită						
	91K0 - Păduri ilirice de Fagus sylvatica (Aremonio-Fagion)						
	6430 - Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de câmpie și din etajul montan până în cel alpin						
	1352* Lupus canus (Lup)						Nefavorabilă - inadecvată
	1354* Ursus arctos (Ursul brun)						Favorabilă
1361 Lynx lynx (Râs)	Favorabilă						
1355 Lutra lutra (Vidră)	Favorabilă						

Conform hărții de distribuție a păsărilor, în apropierea zonei implementării proiectului nu se întâlnesc decât două specii păsări: A104 - Bonasia bonasia (Ieruncă) și A215 – Bubo bubo (Buhă).



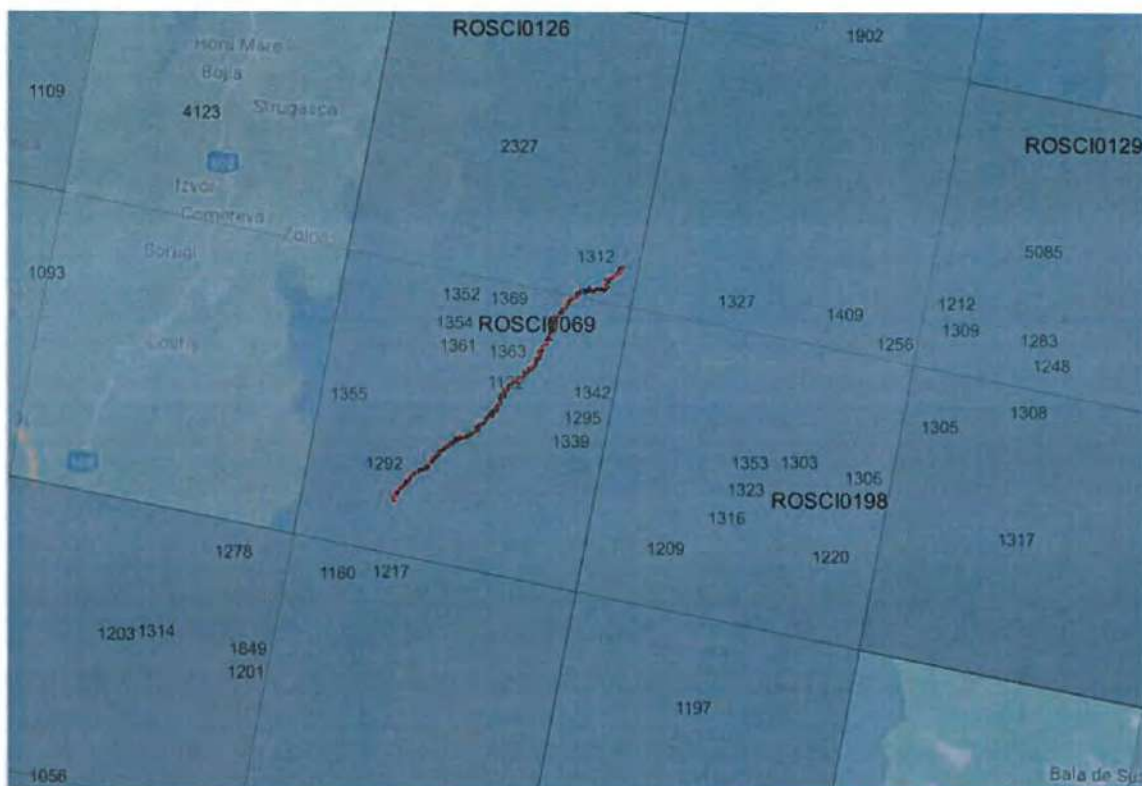
Distribuție păsări în zona implementării proiectului



Distribuție habitate în zona implementării proiectului

Conform hărții de distribuție a habitatelor, în apropierea zonei implementării proiectului se întâlnesc următoarele specii de habitate: 91E0* - Păduri aluviale de *Alnus glutinosa* și *Fraxinus excelsior* (Alno-

Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*); 9110 - Păduri de fag de tip Luzulo-Fagetum; 9530* - Păduri (sub) mediteraneene de pini negri endemici; 9150 - Păduri medio-europene de fag din *Cephalanthero* - Fagion pe substrat calcaroase; 8160* - Grohotișuri medio-europene carbonatice din etajele colinar și montan; 8210 - Pante stâncoase calcaroase cu vegetație casmofită; 91K0 - Păduri ilirice de *Fagus sylvatica* (*Aremonio*-Fagion); 6430 - Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de câmpie și din etajul montan până în cel alpin.



Distribuție specii în zona implementării proiectului

Conform hărții de distribuție a speciilor, în apropierea zonei implementării proiectului se întâlnesc următoarele 12 specii, dintre care 4 de interes conservativ: 1352* *Lupus canus* (Lup); 1354* *Ursus arctos* (Ursul brun); 1361 *Lynx lynx* (Râs); 1355 *Lutra lutra* (Vidră).

Zona implementării proiectului este una deja circulată, în care în mod normal speciile menționate anterior nu se găsesc decât în caz excepțional, în trecere sau în căutare de hrană. Traseul se desfășoară pe malul stâng al râului Cerna.

c) Stabilirea posibilității de afectare a parametrilor obiectivelor de conservare

Implementarea proiectului propus nu va afecta parametrii obiectivelor de conservare. Pentru asigurarea faptului că nu vor fi deranjate speciile de păsări în timpul perioadei de cuibărit, se va evita ca lucrările proiectului propus să se desfășoare în perioada aprilie-septembrie.

d) Descrierea și analiza impactului cumulativ generat de PP analizat împreună cu alte PP-uri care afectează parametrii obiectivelor de conservare a speciilor și habitatelor din ANPIC potențial afectate

Tabel 6. Analiza impactului cumulativ

Nr. crt.	Denumire ANPIC	Specie/habitat	Parametru afectat de PP analizat	Presiuni/amenințări, alte PP care pot genera impact cumulativ asupra parametrului	Cuantificarea impactului cumulativ	Semnificația impactului cumulativ	Justificarea semnificației impactului cumulativ

				afectat			
1	ROSPA0035 Domogled Valea Cernei	A104 - Bonasia bonasia (Ieruncă)	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		A215 - Bubo bubo (Buhă).	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
2	ROSCI0069 Domogled Valea Cernei	91E0* - Păduri aluviale de Alnus glutinosa și Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		9110 - Păduri de fag de tip Luzulo-Fagetum	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		9530* - Păduri (sub) mediteraneene de pini negri endemici	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		9150 - Păduri medio-europene de fag din Cephalanthero - Fagion pe substrate calcaroase	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		8160* - Grohotișuri medio-europene carbonatice din etajele colinar și montan	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		8210 - Pante stâncoase calcaroase cu vegetație casmofită	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		91K0 - Păduri ilirice de Fagus sylvatica (Aremonio-Fagion)	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		6430 - Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de câmpie și din etajul montan până în cel alpin	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
		1352* Lupus canus (Lup)	Niciun parametru nu este	-	Nul	Nesemnificativ	-

		afectat					
	1354*	Ursus arctos (Ursul brun)	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
	1361	Lynx lynx (Răs)	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-
	1355	Lutra lutra (Vidră)	Niciun parametru nu este afectat	-	Nul	Nesemnificativ	-

E.2. Identificarea incertitudinilor

Tabel 7. Incertitudini identificate

Componenta	Incertitudini identificate in cazul proiectului analizat
Descrierea PP	Nu sunt incertitudini
Alte planuri și proiecte (alte PP)	Nu sunt incertitudini
Presiuni și amenințări identificate pentru ANPIC	Nu sunt incertitudini
Localizarea habitatului/ speciei față de PP	Nu sunt incertitudini
Informații privind valoarea actuală a parametrilor obiectivelor de conservare	Nu sunt incertitudini
Starea de conservare	Nu sunt incertitudini
Valoare țintă parametru	Nu sunt incertitudini
Posibilitatea ca parametru să fie afectat de PP	Nu sunt incertitudini
Cuantificarea impacturilor	Nu sunt incertitudini

E.3. Concluziile referitoare la descrierea și cuantificarea impacturilor precum și motivele pentru care este sau nu necesară continuarea procedurii cu trecerea la etapa studiului de evaluare adecvată

Motivele pentru care este sau nu necesară continuarea procedurii cu trecerea la etapa studiului de evaluare adecvată, se detaliază pentru fiecare din cele 9 puncte de mai jos:

Tabel 8. Motivele pentru care este sau nu necesară continuarea procedurii cu trecerea la etapa studiului de evaluare adecvată

Nr crt.	Aspecte relevante	Detaliere
1.	Pierdere directă prin reducerea suprafeței acoperite de habitat ca urmare a distrugerii sale fizice	Proiectul propus se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei, însă nu se ocupă spațiu suplimentar. Va fi modernizat, consolidat un drum național deja existent. Spațiile suplimentare ocupate pentru organizarea de șantier și pentru depozitarea materialelor vor respecta cerințele privind calitatea factorilor de mediu, la sfârșitul realizării proiectului fiind eliberate și readuse la forma inițială.
2.	Pierderea habitatului de reproducere, hrănire, odihnă ale speciilor	Proiectul propus se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei, însă nu se ocupă spațiu suplimentar. Va fi modernizat, consolidat un drum național deja existent. Spațiile suplimentare ocupate pentru organizarea de șantier și pentru depozitarea materialelor vor respecta cerințele privind calitatea factorilor de mediu, la sfârșitul realizării proiectului fiind eliberate și readuse la forma inițială. Nu se preconizează a se înregistra o pierdere semnificativă a habitatului de reproducere, hrănire, odihnă ale speciilor, suprafața considerată fiind una destul de mică.
3.	Alterare/degradare prin deteriorarea calității habitatului, care conduce la o abundență redusă a speciilor caracteristice sau la modificarea structurii	Nu vor fi generate impacturi negative de lungă durată prin implementarea proiectului propus chiar dacă se suprapune cu ariile naturale protejate care să afecteze speciile de interes

	biocenozei (componența speciilor)	conservativ.
4.	Alterare/degradare prin deteriorarea habitatelor de reproducere, hrănire, odihnă a speciilor	Proiectul propus ocupă o suprafață redusă din siturile naturale și nu va duce la alterarea / degradarea semnificativă a habitatelor de orice tip.
5.	Perturbare prin schimbarea condițiilor de mediu existente: strămutări ale exemplarelor speciilor, modificări comportamentale ale speciilor	Nu se produce perturbarea semnificativă a mediului; nu se estimează că se vor produce strămutări ale exemplarelor speciilor, modificări comportamentale ale speciilor.
6.	Fragmentare prin crearea de bariere fizice sau comportamentale în habitatele conectate din punct de vedere fizic sau funcțional sau prin împărțirea acestora în fragmente mai mici și mai izolate	Nu vor fi create bariere fizice sau comportamentale pentru habitate.
7.	Reducerea efectivelor populaționale ca urmare a mortalității directe generată de PP sau ca urmare a celorlalte forme de impact	Proiectul nu generează mortalități ale speciilor.
8.	Alte impacturi indirecte prin modificarea indirectă a calității mediului	Nu este cazul.
9.	Incertitudinile identificate	Nu este cazul

14. Relația proiectului cu apele

Proiectul nu se încadrează în prevederile art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

15. Criterii de selecție pentru stabilirea necesității efectuării evaluării impactului asupra mediului

Criteriu conform Anexa 3 la Legea 292/2018	Aplicarea criteriului la proiectul analizat
1. Caracteristicile proiectelor	
Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:	
a) dimensiunea și concepția întregului proiect;	<p>Dimensiune medie – importanță națională</p> <p>Proiectul prevede efectuarea de lucrări de modernizare și consolidare a drumului național DN 67D. Acesta este un drum destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud-vestul țării Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane, fiind clasat ca drum național secundar de clasă tehnică IV. Sectorul de drum propus pentru consolidare are o capacitate portantă necorespunzătoare, durata de exploatare a drumului fiind depășită. Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea condițiilor de circulație, prin „Consolidare DN 67D km 76 + 830 - km 108+390 (cu întreruperi) Valea Cernei - Băile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700”. De asemenea, modernizarea drumului național DN 67D, va asigura și îmbunătățirea mobilității populației, bunurilor și serviciilor în județul Mehedinți.</p> <p>Amplasamentul proiectului propus se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei, însă nu se ocupă spațiu suplimentar., proiectul intrând astfel sub incidența articolului 28 din Ordonanța 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.</p> <p>Lucrările propuse se desfășoară doar în ampriza drumurilor existente, fără ocuparea de teren suplimentar din sit. Proiectul propus NU ocupă teren suplimentar din situri, în plus față de suprafața cadastrată a drumurilor existente. Se estimează că suprafața de teren afectată de proiect este de aproximativ 12870 m x 6 m (lățimea medie a drumurilor) = 77220 mp, suprafață ce constă în amenajarea părții carosabile, a dispozitivelor de scurgere a apei dar și amenajarea acostamentelor, acceselor la proprietăți, parcărilor.</p>

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;	Nu este cazul
c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;	<p>Utilizare redusă a resurselor naturale:</p> <p>Prin proiect se propune modernizarea și consolidarea drumului național DN 67D pe lungimea de 12870 m. Acesta este un drum destinat circulației interne ce asigură legătura, între localitățile din sud- vestul țării Baia de Aramă și stațiunea turistică Băile Herculane. Nu se ocupă permanent teren suplimentar. Porțiunea de drum analizată străbate județul Mehedinți.</p> <p>Lucrările vor fi realizate respectând planul de execuție propus ce va cuprinde următoarele etape:</p> <ul style="list-style-type: none"> • amplasarea organizării de șantier; • lucrările de săpătura și realizarea structurii rutiere noi; • realizarea lucrărilor pentru scurgerea apelor pluviale; • refacerea suprafețelor afectate temporar de lucrări. <p>Durata normală de exploatare a unui drum este de 15 ani, în condițiile realizării lucrărilor de întreținere și de reparații conform normativelor în vigoare.</p> <p>Pot fi menționate următoarele categorii de resurse naturale folosite pentru modernizarea și consolidarea drumului național:</p> <ul style="list-style-type: none"> • agregatele naturale precum: piatră spartă, nisip; • apă pentru realizarea betoanelor, pentru compactare; • pământul pentru realizarea umpluturilor. <p>În perioada de funcționare nu este necesară alocarea de resurse naturale.</p> <p>Materialele menționate de mai sus sunt achiziționate din surse autorizate însoțite de certificate de calitate.</p>
d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;	<p>Redus – cantități moderate de deșeuri în perioada de execuție – din amenajarea terenului și din montajul echipamentelor</p> <p>În perioada de funcționare se pot genera deșeuri biodegradabile de la întreținerea terenului (cosirea ierbii).</p>
e) poluarea și alte efecte negative;	Nesemnificativ – în perioada de execuție - emisii de praf
f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;	Nu este cazul
g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.	Nu este cazul
2. Amplasarea proiectelor	
Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:	<p>Amplasamentul proiectului propus se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei, însă nu se ocupă spațiu suplimentar., proiectul intrând astfel sub incidența articolului 28 din Ordonanța 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.</p> <p>Lucrările propuse se desfășoară doar în ampriza drumurilor existente, fără ocuparea de teren suplimentar din sit. Proiectul propus NU ocupă teren suplimentar din situri, în plus față de suprafața cadastrată a drumurilor existente. Se estimează că suprafața de teren afectată de proiect este de aproximativ 12870 m x 6 m (lățimea medie a drumurilor) = 77220 mp, suprafață ce constă în amenajarea părții carosabile, a dispozitivelor de scurgere a apei dar și amenajarea acostamentelor, acceselor la proprietăți, parcurilor.</p>
a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;	Nu se schimbă folosința terenului; nu se ocupă teren suplimentar față de cel deja ocupat de drumul existent.
b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;	<p><u>ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei</u></p> <p>Conform hărții de distribuție a păsărilor, în apropierea zonei implementării proiectului nu se întâlnesc decât două specii de păsări: A104 - Bonasia bonasia (Ieruncă) și A215 – Bubo bubo (Buhă).</p> <p><u>ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei</u></p>

	<p>Conform hărții de distribuție a habitatelor, în apropierea zonei implementării proiectului se întâlnesc următoarele specii de habitate: 91E0* - Păduri aluviale de <i>Alnus glutinosa</i> și <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Padion, <i>Alnus incanae</i>, <i>Salicion albae</i>); 9110 - Păduri de fag de tip <i>Luzulo-Fagetum</i>; 9530* - Păduri (sub) mediteraneene de pini negri endemici; 9150 - Păduri medio-europene de fag din <i>Cephalanthero</i> - <i>Fagion</i> pe substrate calcaroase; 8160* - Grohotișuri medio-europene carbonatice din etajele colinar și montan; 8210 - Pante stâncoase calcaroase cu vegetație casmofită; 91K0 - Păduri ilirice de <i>Fagus sylvatica</i> (<i>Aremonio-Fagion</i>); 6430 - Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de câmpie și din etajul montan până în cel alpin.</p> <p>Conform hărții de distribuție a speciilor, în apropierea zonei implementării proiectului se întâlnesc următoarele 12 specii, dintre care 4 de interes conservativ: 1352* <i>Lupus canus</i> (Lup); 1354* <i>Ursus arctos</i> (Ursul brun); 1361 <i>Lynx lynx</i> (Râs); 1355 <i>Lutra lutra</i> (Vidră).</p> <p>Nu se preconizează a se afecta nici o specie de faună sau de floră în timpul realizării proiectului propus. În orice caz, având în vedere numărul mare de specii de păsări de interes conservativ de la nivelul sitului ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei se recomandă ca lucrările să se realizeze în afara perioadei de cuibărire, deoarece în această perioadă păsările se pot deplasa spre zonele locuite în căutare de hrană sau adăpost.</p>
c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:	
1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;	Nu este cazul
2. zone costiere și mediul marin;	Nu este cazul
3. zonele montane și forestiere;	Proiectul nu prevede ocuparea de fond forestier; lucrările se vor desfășura exclusiv în ampriza drumului existent, fără ocupare suplimentară de teren.
4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;	Traseul de drum propus spre modernizare și consolidare se suprapune cu ariile naturale protejate ROSCI0069, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și de asemenea cu RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei.
5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;	Proiectul de modernizare nu modifică suprafețele ocupate în situri deoarece lucrările se fac exclusiv în ampriza drumului existent, pe suprafața cadastrată actuală. Proiectul propus NU ocupă teren suplimentar din sit, în plus față de suprafața cadastrată a drumului existent.
6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;	Nu este cazul.
7. zonele cu o densitate mare a populației	Lucrările se desfășoară în extravilan, perturbarea generată de acestea este redusă și nu afectează în niciun fel starea de sănătate a populației.
8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.	Nu este cazul
3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial	
Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:	Nu sunt efecte semnificative.
a) importanța și extinderea spațială a	Importanță locală

impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;	
b) natura impactului;	Impact redus
c) natura transfrontalieră a impactului;	Nu este cazul
d) intensitatea și complexitatea impactului;	Intensitate redusă
e) probabilitatea impactului;	Probabilitate scăzută
f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;	Doar în perioada de execuție – 24 luni
g) cumulara impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;	Nu este cazul
h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.	<ul style="list-style-type: none"> • înaintea începerii lucrărilor de pregătire a terenului, se va face o inspecție vizuală a amplasamentului propus pentru proiect pentru a identifica orice exemplar de floră sau faună cu statut special de protecție. Verificarea se va face de către un specialist, care va aplica măsuri specifice în cazul în care identifică o specie sensibilă: relocare, temporizare lucrări etc. • menținerea frontului de lucru în limitele stabilite prin proiect; • materialul excavat se va încărca direct în mijloace de transport. De asemenea, și restul deșeurilor generate se vor preda periodic către agenți economici autorizați în vederea valorificării. Nu se formează stocuri mari de deșeuri pe amplasament.

16. Anexe

- Decizie etapă evaluare inițială nr. 198/25.11.2022 emisă de APM Mehedinți
- Plan de încadrare în zonă, plan topografic și planuri de amplasament detaliate
- Aviz favorabil nr. 2204/25.01.2023 emis de către RNP- Romsilva, Administrația Parcului Național Domogled – Valea Cernei
- Tabel cuprinzând evaluarea impactului asupra siturilor

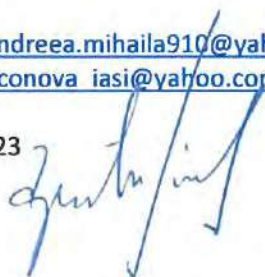
Întocmit:

dr. ing. Andreea Mihăilă

0745870114; andreea.mihaila910@yahoo.com

0743552313; econova_iasi@yahoo.com

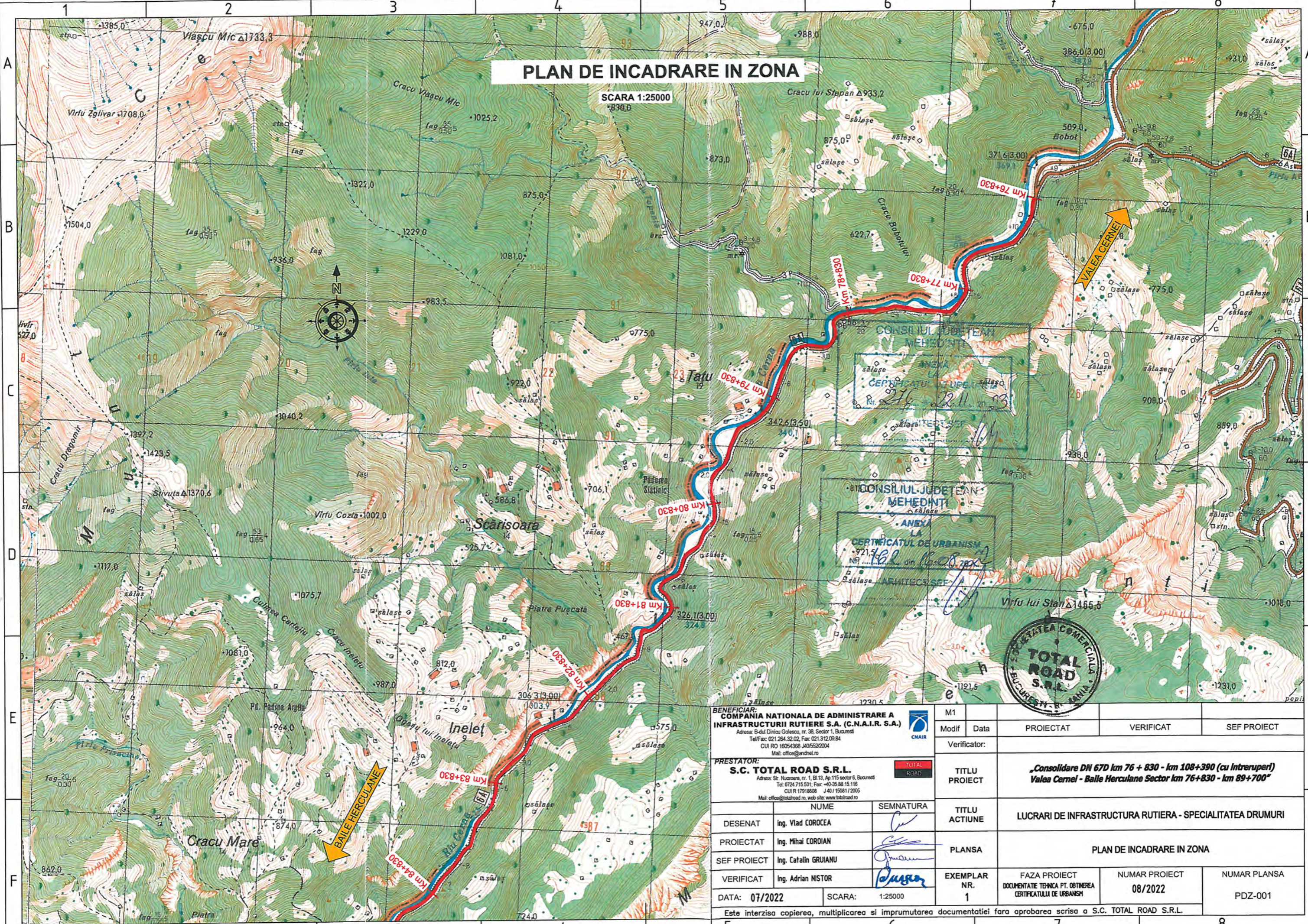
Data: 30.11.2023





PLAN DE INCADRARE IN ZONA

SCARA 1:25000



CONSILIUL JUDEȚEAN MEHEDINTI
 CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 141 din 14.08.2022

CONSILIUL JUDEȚEAN MEHEDINTI
 ANEXA LA CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 141 din 14.08.2022



BENEFICIAR:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A. (C.N.A.I.R. S.A.)
 Adresa: B-dul Dintii Golescu, nr. 38, Sector 1, București
 Tel/Fax: 021.264.32.02, Fax: 021.312.09.84
 CUI RO 16054368 J40/552/2004
 Mail: office@cnaidr.ro

PRESTATOR:
S.C. TOTAL ROAD S.R.L.
 Adresa: Str. Nuceoara, nr. 1, Bl.13, Ap.115 sector 6, București
 Tel: 0724.715.501; Fax: +40-35.88.15.116
 CUI R 17916608 J 40 / 15081 / 2005
 Mail: office@totalroad.ro, web site: www.totalroad.ro

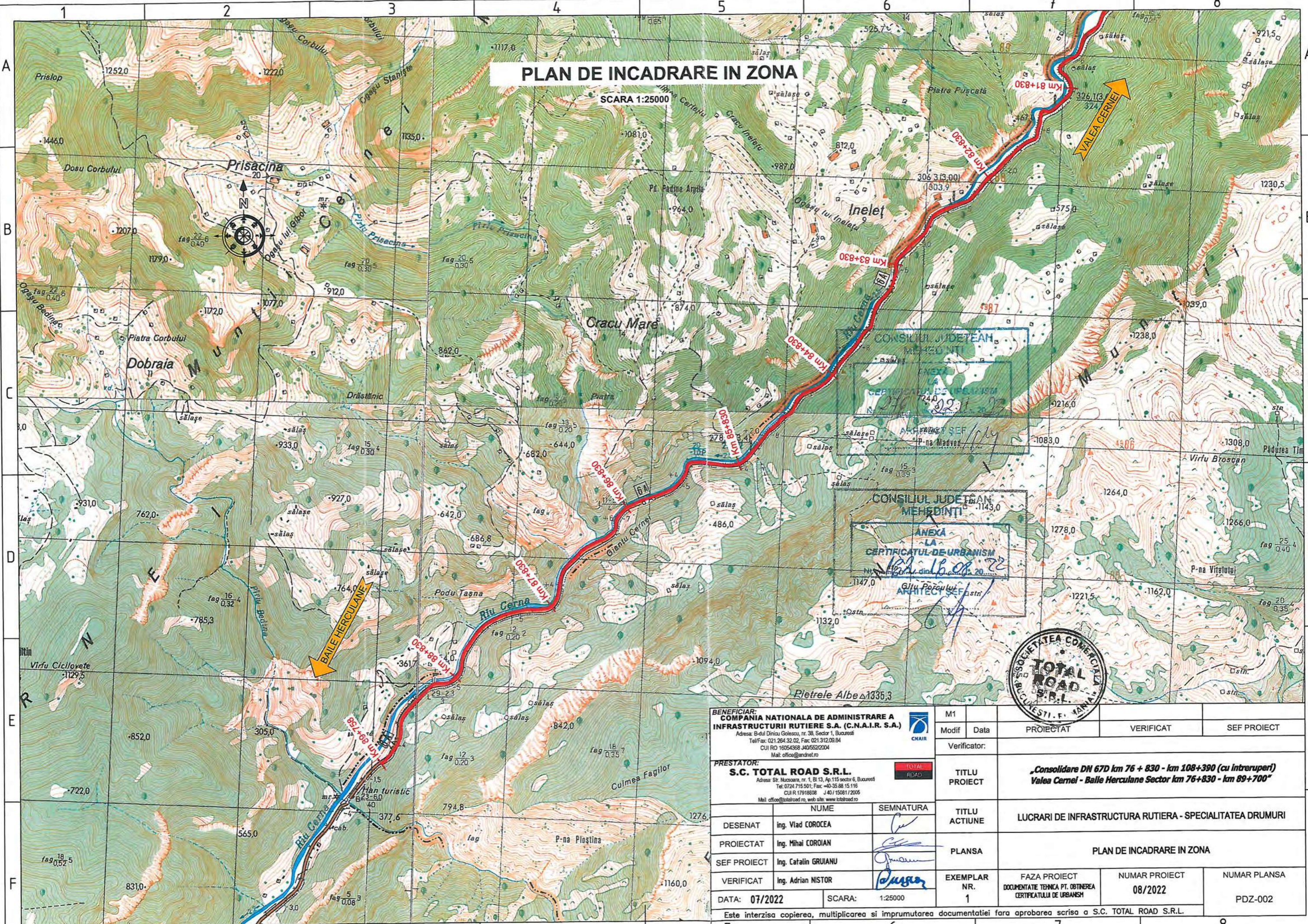
	NUME	SEMNATURA
DESENAT	Ing. Vlad CORCEA	
PROIECTAT	Ing. Mihai COROIAN	
SEF PROIECT	Ing. Catalin GRUIANU	
VERIFICAT	Ing. Adrian NISTOR	

M1				
Modif	Data	PROIECTAT	VERIFICAT	SEF PROIECT
Verificator:				
TITLU PROIECT	„Consolidare DN 67D km 76 + 830 - km 108+390 (cu intreruperi) Valea Cernel - Baile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700”			
TITLU ACTIUNE	LUCRARI DE INFRASTRUCTURA RUTIERA - SPECIALITATEA DRUMURI			
PLANSA	PLAN DE INCADRARE IN ZONA			
EXEMPLAR NR.	FAZA PROIECT DOCUMENTATIE TEHNICA PT. OBTINEREA CERTIFICATULUI DE URBANISM	NUMAR PROIECT	NUMAR PLANSA	
1		08/2022	PDZ-001	

Este interzisa copierea, multiplicarea si imprumutarea documentatiei fara aprobarea scrisa a S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

PLAN DE INCADRARE IN ZONA

SCARA 1:25000



CONSILIUL JUDEȚEAN MEHEDINTI
 CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 162 din 16.08.2022
 ANEXA LA
 CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 162 din 16.08.2022
 GILU PORCULUI ARHITECT SEF



BENEFICIAR: COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A. (C.N.A.I.R. S.A.) Adresa: Bd-ul Diniu Golescu, nr. 38, Sector 1, Bucuresti Tel/Fax: 021.264.32.02, Fax: 021.312.09.84 CUI RO 16054368 J40562/2004 Mail: office@andnet.ro		M1			
PRESTATOR: S.C. TOTAL ROAD S.R.L. Adresa: Str. Muzeeana, nr. 1, Bl. 13, Ap. 115 sector 6, Bucuresti Tel: 0724 715 501; Fax: +40-35 88 15 116 CUI R 17916608 J 40 / 15081 / 2005 Mail: office@totalroad.ro, web site: www.totalroad.ro		Modif	Data	PROIECTAT	VERIFICAT
		Verificator:			
		TITLU PROIECT			
		„Consolidare DN 67D km 76 + 830 - km 108+390 (cu intreruperi) Valea Cernei - Baile Herculane Sector km 76+830 - km 89+700”			
DESENAT	ing. Vlad COROCEA	TITLU ACTIUNE			
PROIECTAT	ing. Mihai COROIAN	LUCRARI DE INFRASTRUCTURA RUTIERA - SPECIALITATEA DRUMURI			
SEF PROIECT	ing. Catalin GRUIANU	PLANSA			
VERIFICAT	ing. Adrian NISTOR	PLAN DE INCADRARE IN ZONA			
DATA: 07/2022	SCARA: 1:25000	EXEMPLAR NR. 1	FAZA PROIECT DOCUMENTATE TEHNICA PT. OBTINEREA CERTIFICATULUI DE URBANISM	NUMAR PROIECT 08/2022	NUMAR PLANSA PDZ-002

Este interzisa copierea, multiplicarea si imprumutarea documentatiei fara aprobarea scrisa a S.C. TOTAL ROAD S.R.L.