 **Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor**

 **Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **AGENŢIA PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI DÂMBOVIŢA** |

 Nr. 2193/1190/13.11.2023

 Proiect **DECIZIE ETAPA DE ÎNCADRARE**

 **13.11.2023**

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **Municipiul Moreni reprezentat prin Primar dl. Dinu Constantin,** cu sediul in municipiul Moreni, strada Alexandru Ioan Cuza, nr. 15, județul Dâmbovița, înregistrată la APM Dâmbovița cu nr. 2193 din 09.02.2023, în baza legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. **57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

 **APM Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 19.10.2023***,*** că proiectul**,,*Modernizare infrastructură rutieră – 6 străzi: strada Independenței tronson nr. 137 – 167 A, str. Independenței Tronson nr. 136 – 178 A, strada Pompelor, strada Dorobanți, strada Nicolae Iorga, strada Crângului”***, propus a fi amplasat în municipiul Moreni, străzi intravilan, județul Dâmbovița,

* ***nu se supune evaluării adecvate/ nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă;***
* ***nu se supune evaluării impactului asupra mediului ;***

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit nu se supune evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018, Anexa nr 2, pct. 13 lit.a, in corelare cu pct. 10, lit.e*”*

b)activitatea va avea un impact redus asupra factorilor de mediu  sol,  subsol,  vegetaţie  şi   faună, prin măsurile prevăzute în proiect;

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

*1. Caracteristicile proiectelor*

*a) mărimea proiectului*

Străzile ce fac obiectul prezentei documentații își desfășoară traseul pe teritoriul administrativ al Municipiului Moreni. Obiectivul prezentei documentații, respectiv implementarea documentației tehnice aferente **"MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ - 6 STRĂZI: STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 137-167A, STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 136-178A, STRADA POMPELOR, STRADA DOROBANȚI, STRADA NICOLAE IORGA, STRADA CRÂNGULUI"** are în vedere următoarele etape:

* desfacere straturi asfaltice degradate;
* desfacere straturi din beton degradat;
* îndepărtare materiale organice/materiale granulare colmatate și realizarea săpăturilor/frezarea stratului de uzură existent;
* execuția podețelor;
* execuția sistemelor de scurgere a apelor: rigole carosabile;
* execuție strat din balast;
* execuție strat din piatră spartă;
* montarea bordurilor prefabricate pe fundații din beton;
* ridicarea la cotă a căminelor;
* curățirea și amorsarea suprafeței;
* execuția stratului de bază;
* amorsarea suprafeței
* execuția stratului de legătură;
* amorsarea suprafeței;
* execuția stratului de uzură;
* execuția marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor de circulație.

**Traseul în plan:**

Traseul proiectat, ca urmare a solicitarii beneficiarului și a situației existente în ceea ce privește limitele de proprietăți, urmărește întocmai amplasamentul existent, pentru evitarea exproprierilor, îmbunătățindu-se razele de curbură și pantele, atât în profilul longitudinal cât și în profilul transversal.

Traseul drumurilor, în plan este proiectat pe traseul existent nefiind necesare lucrări de demolări de construcții sau rețele edilitare existente și nu sunt afectate suprafețe de teren din proprietăți private sau de stat.

Străzile proiectate vor avea următoarele lungimi:

* strada Independenței-Tronson nr. 137-167A: L=488m;
* strada Independenței-Tronson nr. 136-178A: L=400m;
* strada Pompelor: L=496m;
* strada Dorobanți: L=124m;
* strada Nicolae Iorga: L=280m;
* strada Crângului: L=289.

Traseul total proiectat are o lungime de 2,077 km.

**Traseul în profil longitudinal:**

Profilul longitudinal pe străzi va avea diferențe în ax pozitive foarte mici, mai puțin pe primii 150 m pe strada Crângului, unde se dorește coborârea liniei roșii pentru a fi cât mai aproape de cota acceselor la propietăți. La coborârea liniei roșii pe strada Crângului s-a ținut cont de cotele canalizării existente furnizate de către Beneficiar. Menținerea traseului în plan a străzilor actuale a condus și la modernizarea declivităților traseelor actuale. La proiectarea elementelor geometrice a trebuit să se țină seama și de amenajările în plan pentru accesul la proprietățile adiacente astfel încât volumul de lucrări necesar să fie pe cât posibil mai redus. Linia roșie în profil longitudinal pentru străzile ce fac obiectul prezentului proiect este compusă din mai mulți pași de proiectare racordați prin curbe în arc de cerc și cu pante longitudinale cu valori mici spre medii.

**Traseul în profil trasnversal:**

În transversal pentru *strada Independenței-Tronson nr. 137-167A (între km 0+000.00 – km 0+488.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 1 și 2:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm
* Parapete de siguranță metalic

În transversal pentru *strada Independenței-Tronson nr. 136-178A (între km 0+000.00 – km 0+090.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 3:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 5.50 m;
* Rigolă carosabilă partea stângă - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricate din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Independenței-Tronson nr. 136-178A (între km 0+090.00 – km 0+240.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 4:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 5.50 m;
* Rigolă carosabilă partea dreaptă - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Independenței-Tronson nr. 136-178A (între km 0+240.00 – km 0+400.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 5:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 4.00 m;
* Rigolă carosabilă partea dreaptă - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Pompelor (între km 0+000.00 – km 0+496.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 6:
* Lățime parte carosabilă - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Dorobanți (între km 0+000.00 – km 0+124.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 7:
* Lățime parte carosabila - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Nicolae Iorga (între km 0+000.00 – km 0+090.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 8:
* Lățime parte carosabila - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Nicolae Iorga (între km 0+090.00 – km 0+280.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 9:
* Lățime parte carosabilă - 2.75 m;
* Lățime acostamente consolidate stânga - dreapta - 0.375 m;
* Lățime platformă drum - 3.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;

În transversal pentru *strada Crângului (între km 0+000.00 – km 0+150.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 10:
* Lățime parte carosabilă (fără rigolă carosabilă) - 6.00 m;
* Rigolă carosabilă partea stânga-dreapta - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru *strada Crângului (între km 0+150.00 – km 0+289.00)* se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 11:
* Lățime parte carosabilă - 6.00 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

**Structura rutieră:**

Pentru o dimensionare cât mai corectă a stratificației structurii rutiere proiectate, s-au efectuat studii de teren din care sau obținut date pentru:

* modul de alcatuire a structurii rutiere și grosimi de straturi;
* caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare;
* regimul hidrologic al complexului rutier;
* tipul profilului transversal;
* modeul de sigurare a scurgerii apelor de suprafață.

Alcatuirea structurii rutiere și caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare se stabilesc pe bază de sondaje conform normativului AND 550.

Structura rutieră propusă pentru drumurile ce fac obiectul acestei documentații este una suplă, și anume:

Profil transversal **Tip 1** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 137-167A între km 0+000.00 – km 0+200.00**
* Desfacere dală existentă degradată din beton 12 cm grosime;
* Decapare structură rutieră existentă 8 cm cm grosime;
* Menținerea celor ~30 cm strat de fundație existent;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legătură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 2** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 137-167A între km 0+200.00 – km 0+ 488.00**
* Decapare structură rutieră existentă 24 cm cm grosime;
* Menținerea celor ~26 cm strat din beton vechi existent;
* Menținerea celor ~20 cm strat de fundație existent;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 3** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A: km 0+000.00 - km 0+090.00**
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 4** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A: km 0+090.00 - km 0+240.00**
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 5** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A: km 0+240.00 - km 0+400.00**
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 6** – se aplică pe:

* **Strada Pompelor**
* Frezare asfalt existent degradat – 3 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 7** – se aplică pe:

* **Strada Dorobanți**
* Frezare asfalt existent degradat – 5 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzura de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 8** – se aplică pe:

* **Nicolae Iorga: km 0+000.00 - km 0+090.00**
* Frezare asfalt existent degradat – 3 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată, doar pe primii 90 m, cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 9** – se aplică pe:

* **Nicolae Iorga: km 0+090.00 - km 0+280.00**
* Frezare asfalt existent degradat – 3 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Acostamentele vor fi consolidate cu același tip de structură rutieră ca și partea carosabilă.

Profil transversal **Tip 10** – se aplică pe:

* **Strada Crângului km 0+000.00 – km 0+150.00**
* Desfacere dală existentă din beton ~18 cm
* Săpătură ~85 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 20cm grosime;
* Realizarea unui strat de bază de 8 cm grosime din anrobat bituminos cu criblură AB31.5 baza 50/70;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 11** – se aplică pe:

* **Strada Crângului km 0+150.00 – km 0+289.00**
* Spargere strat din beton vechi ~12 cm
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 20cm grosime;
* Realizarea unui strat de bază de 8 cm grosime din anrobat bituminos cu criblură AB31.5 baza 50/70;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

**Colectarea și evacuarea apelor pluviale:**

Scurgerea apelor pluviale se va realiza prin pantele longitudinale și transversale către dispozitivele de scurgere existente sau proiectate. S-au realizat, pe anumite străzi, rigole carosabile la marginea părții carosabile ce vor colecta apele pluviale către dispozitivele de scurgere existente sau proiectate.

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

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

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

e) *emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort*: în perioada de execuţie, zgomotul va fi generat de utilajele și mijloacele de transport; lucrările şi măsurile prevăzute în proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

f) *riscul de accident, ţinându-se seama în special de substanţele şi de tehnologiile utilizate*: nu este cazul;

***2. Localizarea proiectelor***

*2.1. utilizarea existentă a terenului* : Investiţia este propusă spre realizare in amplasamentul din oraș Moreni, județul Dâmbovița ,

2.2. *relativa abundenţă a resurselor naturale din zonă, calitatea şi capacitatea regenerativă a acestora*: nu este cazul;

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

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

 c) zonele montane şi cele împădurite: nu este cazul;

 d) parcurile şi rezervaţiile naturale: nu este cazul;

 e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare, cum sunt: proiectul nu este amplasat în sau în vecinătatea unei arii naturale protejate;

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

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

 h) ariile dens populate: nu e cazul

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

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

 a) extinderea impactului: aria geografică şi numărul persoanelor afectate : nu este cazul;

 b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul

 c) mărimea şi complexitatea impactului: impact relativ redus şi local atât pe perioada execuţiei proiectului cât şi ulterior în perioada de funcţionare;

 d) probabilitatea impactului: impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiţiei, cât şi după realizarea acestuia, deoarece măsurile prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

 e) durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului: impact cu durată, frecvenţă şi reversibilitate reduse datorită naturii proiectului şi măsurilor prevăzute de acesta;II. Proiectul propus nu intra sub incidenţa art. 28 din O.U.G. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările si completările ulterioare, amplasamentul propus nu se află în/sau vecinătatea unei arii naturale protejate sau alte habitate sensibile.

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

Conform adresei Administrației Naționale Apele Române ABA Buzău Ialomița – Sistemul de Gospodărire a Apelor Dâmbovița, inregistrată la APM Dâmbovița cu nr. 15394 din 13.10.2023 – nu este necesară obținerea avizului de gospodărire a apelor.

**Protecţia calităţii apelor**

* nu se vor evacua ape uzate în apele de suprafaţă sau subterane, nu se vor manipula sau depozita deşeuri, reziduuri sau substanţe chimice, fără asigurarea condiţiilor de evitare a poluării directe sau indirecte a apelor de suprafaţă sau subterane;
* pe perioada execuţiei proiectului se vor utiliza toaletele existente;

**Protecţia aerului**

* transportul materialelor de construcţie şi a deşeurilor rezultate se va face pe cât posibil pe trasee stabilite în afara zonelor locuite;

**Protectia impotriva zgomotului**

în timpul execuţiei proiectului şi funcţionării *Nivelul de zgomot* continuu echivalent ponderat A (AeqT)se va încadra în limitele SR 10009/2017/ C91 : 2020– Acustică Urbană - limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant; OM 119 / 2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei, cu modificările și completările ulterioare;

**Protecţia solului**

* vor fi evitate lucrările care pot duce la degradări ale reţelelor supraterane sau subterane existente in zonă;

- se vor amenaja spaţii corepunzătoare pentru depozitarea materialelor de construcţie şi pentru depozitarea temporară a deşeurilor generate;

- se interzice poluarea solului cu carburanţi, uleiuri uzate în urma operaţiilor de staţionare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor şi a mijloacelor de transport sau datorită funcţionării necorespunzătoare a acestora;

- se vor amenaja spaţii corepunzătoare depozitarea temporară a deşeurilor generate;

- se va asigura preluarea ritmică a deşeurilor rezultate pe amplasament, evitarea depozitării necontrolate a acestora;

#### Modul de gospodărire a deşeurilor

***Atât în perioada de construire cât și în cea de funcționare titularul are obligația respectării prevederilor Ordonaţei de Urgenţă a Guvernului României privind protecţia mediului nr.195/2005, aprobată cu modificări şi completări prin Legea 265/2006, cu modificările şi completările ulterioare precum și ale*** *a* ***OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor aprobată cu Legea 17/2023****.*

- deşeurile reciclabile rezultate în urma lucrărilor de construcţii se vor colecta selectiv prin grija executantului lucrării, selectiv pe categorii şi vor fi predate la firme specializate în valorificarea lor;

- deşeurile menajere se vor colecta în europubelă şi se vor preda către firme specializate;

- este interzisă depozitarea deşeurilor direct pe sol;

- preluarea ritmică a deşeurilor rezultate pe amplasament, evitarea depozitării necontrolate a acestora;

- se va încheia contract cu o societate specializată, care prevede colectarea, transportul şi neutralizarea deşeurilor menajere de la obiectiv;

- se va menţine curăţenia în spaţiul destinat depozitării, fiind interzisă arderea lor în recipienţii de colectare precum şi aruncarea lor lângă recipienţii de colectare sau depozitarea lor pe terenuri virane sau pe domeniul public;

- în cadrul unităţii evidenţa gestionării deşeurilor se va face în conformitate cu OUG 92/2021,aprobată cu Legea 17/2023;

**Lucrări de refacere a amplasamentului**

- la finalizarea lucrărilor de construcţii se vor executa lucrări de refacere a solului; se va curăţa amplasamentul de toate tipurile de deşeuri generate pe perioada realizării proiectului;

- se vor lua toate măsurile pentru evitarea poluărilor accidentale, iar în cazul unor astfel de incidente, se va acţiona imediat pentru a controla, izola, elimina poluarea;

**Monitorizarea**

**În timpul implementării proiectului:** în scopul eliminării eventualelor disfuncţionalităţi, pe întreaga durată de execuţie a lucrărilor vor fi supravegheate:

* respectarea cu stricteţe a limitelor şi suprafeţelor destinate execuţiei lucrărilor;
* buna funcţionare a utilajelor;
* modul de depozitare a materialelor de construcţie;

- în cadrul unităţii evidenţa gestionării deşeurilor se va face în conformitate cu OUG 92/2021, aprobată cu Legea 17/2023;

- respectarea normelor de securitate, respectiv a normelor de securitate a muncii;

- nivelul de zgomot – în cazul apariţiei sesizărilor din partea populaţiei datorate depăşirii limitelor admisibile, se vor lua măsuri organizatorice şi/sau tehnice corespunzătoare de atenuare a impactului;

- se va urmări menţinerea unui nivel redus al emisiilor în aerul atmosferic datorate operaţiilor de transport materiale prin utilizarea de mijloace de transport conforme, luarea măsurilor necesare în situaţia în care se constată depăşirea standardului de calitate a aerului ambiental datorită execuţiei proiectului;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**DIRECTOR EXECUTIV**,

Laura Gabriela Briceag

|  |  |
| --- | --- |
| **Șef Serviciu A.A.A.** Maria Morcoașe  |  **Intocmit,**consilier A.A.A Amalia Didă  |
| **p.Șef Serviciu C.F.M.**  Dorela Mirică  |   |