# **DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

## Nr. 7743 din 02.10.2017

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **PRIMARIA MUNICIPIULUI GIURGIU**, cu sediul în Municipiul Giurgiu, b-dul București, nr. 49-51, județul Giurgiu, , înregistrată la APM Giurgiu cu nr. 7743/22.09.2017, în baza:

* **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, cu modificările şi completările şi ulterioare;
* **Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sǎlbatice, cu modificǎrile şi completǎrile ulterioare, aprobată prin **Legea nr. 49/2011**,

autoritatea competentă pentru protecţia mediului APM Giurgiu decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 02.10.2017, că proiectul „**Lucrări de modernizare a unor tronsoane de drum în cadrul proiectului transfrontalier *Dezvoltarea sistemului de transport în cadrul Euroregiunii Ruse-Giurgiu pentru o mai bună conectivitate cu reţeaua de transport TEN-T***” propus a fi amplasat în municipiul Giurgiu, cod poştal 080047, str. Tronson 1 (de la plăcuţa indicator rutier de la intrarea în Giurgiu până la sensul giratoriu cu şos. Prieteniei şi str. Gloriei), Tronson 2 – bd. Bucureşti (de la intersecţia cu şos. Prieteniei şi str. Gloriei până la sensul giratoriu de la Spitalul Judeţean), Tronson 3 – şos. Prieteniei (de la sensul giratoriu de la intersecţia cu bd. Bucureşti şi str. Gloriei până la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918), Tronson 4 – str. 1 Decembrie 1918 (de la intersecţia cu şos. Prieteniei, calea ferată până la sensul giratoriu de la intersecţia cu bd. Mihai Viteazul), Tronson 5 – bd. Mihai Viteazul (de la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918 până la sensul giratoriu de la Steaua Dunării), Tronson 6 – bd. Mihai Viteazul (de la sensul giratoriu de la Spitalul Judeţean până la sensul giratoriu de la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918), jud. Giurgiu nu se supune evaluării impactului asupra mediului şi nu se supune evaluării adecvate.

 Justificarea prezentei decizii:

 I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

 a) proiectul se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. 2, pct. 10b) şi 13a);

1. *Caracteristicile proiectului:*
2. mărimea proiectului:

Proiectul presupune reabilitarea a şase tronsoane de drum existente în municipiul Giurgiu:

* tronsonul 1– Bd. Bucureşti de la de la intrarea în Giurgiu (plăcuţa indicator rutier) până la sensul giratoriu de la intersecţia cu şos. Prieteniei şi str. Gloriei – 4 benzi - lungimea traseului este de 1877 m;
* tronsonul 2 – Bd. Bucureşti de la intersecţia cu şos. Prieteniei şi str. Gloriei, până la sensul giratoriu de la Spitalul Judeţean – 4 benzi - lungimea traseului este de 1750 m;
* tronsonul 3 – Şos. Prieteniei de la sensul giratoriu de la intersecţia cu bd. Bucureşti şi str. Gloriei până la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918 – 4 benzi - lungimea traseului este de 1080 m;
* tronsonul 4 – Str. 1 Decembrie 1918 de la intersecţia cu şoseaua Prieteniei (calea ferată) până la sensul giratoriu de la intersecţia cu bd. Mihai Viteazul – 2 benzi - lungimea traseului este de 1070 m;
* tronsonul 5 – Bd. Mihai Viteazul de la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918 până la sensul giratoriu de la Steaua Dunării – 4 benzi - lungimea de 535 m;
* tronsonul 6 – Bd. Mihai Viteazul de la sensul giratoriu de la Spitalul Judeţean până la sensul giratoriu de la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918 – 4 benzi - lungimea este de 350 m.

Zonele de convergenţă ale tronsoanelor 1, 2 şi 3 , ale tronsoanelor 4, 5 si 6, precum şi ale tronsoanelor 2 si 5 sunt amenajate ca intersecţii cu sens giratoriu.

La joncţiunea dintre tronsonul 3 şi tronsonul 4 există o trecere la nivel cu calea ferată transfrontaliera România – Bulgaria.

Proiectarea traseului în plan, în profil longitudinal s-a realizat conform normativelor tehnice, urmărindu-se menţinerea platformei străzii în limita domeniului public.

* tronsonul 1

În profil longitudinal, declivităţile au valori reduse sub 0.5 %; declivităţile existente se vor menţine in vederea asigurării accesului facil la proprietăţile riverane, totodată asigurându-se pantele minime necesare pentru scurgerea longitudinală a apelor din precipitaţii şi a celor provenite din topirea zăpezii. Declivităţile proiectate pe această stradă au valori cuprinse între 0.0% si 0.5%. Racordările verticale au raze cu valori de 8000 m si 9000 m.

Partea carosabilă are lăţimea de 14,00 -16.00 m care asigură câte doua benzi de circulaţie pe sens şi profil cu două pante transversale de 2,5%. Sistemul rutier este încadrat cu borduri 20x25. Pe ambele laturi, strada este prevăzută cu zone verzi continui, cu lăţimea de 2.00 m şi trotuare cu lăţimea de 2.00 m.

A fost prevăzuta reparaţia şi ranforsarea trotuarelor existente pe o suprafaţă de 6020 mp în următoarea soluţie:

* 3 cm strat de uzura BA8;
* 10 cm strat din beton C16/20;
* trotuare din beton existente.

Pentru asigurarea continuităţii trotuarelor existente au fost prevăzute trotuare noi cu lăţimea de 2,00 m (1358 mp) cu următoarea structură:

* 3 cm strat de uzura BA8;
* 10 cm strat din beton C16/20;
* 10 cm strat din balast.
* tronsonul 2

În profil longitudinal, declivităţile au valori reduse sub 0.2 %, excepţie făcând zona dintre str. Trandafirilor şi bd. Mihai Viteazu, pe acest sector traseul drumului coboară în zona parcului Mihai Viteazu cu o declivitate de 2.8%. Declivităţile existente se vor menţine în vederea asigurării accesului facil la proprietăţile riverane, totodată asigurându-se pantele minime necesare pentru scurgerea longitudinală a apelor din precipitaţii şi a celor provenite din topirea zăpezii. Declivităţile proiectate pe această stradă au valori cuprinse între 0.0% si 2.8%. Racordările verticale au raze cu valori de 3000 m si 4000 m.

Profilul transversal prezintă 2 zone distincte:

* pe primii 300 m (de la intersecţia cu str. Gloriei şi şos. Prieteniei până la pasarela CF), partea carosabilă are lăţimea de 14,00 m care asigură câte două benzi de circulaţie pe sens şi profil cu două pante transversale de 2,5%, fiind delimitata de borduri 20x25 şi trotuare pe ambele părţi cu lăţimea de 2.00 - 3.00m;
* pe următorii 1450 m (de la pasarela CF până la intersecţia cu bd. Mihai Viteazu) partea carosabilă are lăţimea de 17,00 m care asigură câte două benzi de circulaţie pe sens şi profil cu două pante transversale de 2,5%, fiind delimitată de borduri 20x25, spaţii verzi cu lăţimea de 2.00 m şi trotuare cu lăţimea de 4.00 m – 5.00 m, pe ambele părţi.

A fost prevăzută execuţia a 172 mp de trotuare noi în zona amenajării sensului giratoriu de la intersecţia bd. Bucureşti cu bd. Daciei şi bd. Acad. Miron Nicolescu, precum şi în zona Kaufland necesare implementării pistelor de ciclişti pe trotuare, în următoarea soluţie:

* 6 cm pavele autoblocante;
* 3 cm nisip pentru pozare pavele;
* 10 cm strat din beton C8/10;
* 10 cm strat din balast.
* tronsonul 3

În profil longitudinal, declivităţile au valori cca. 2 %. Declivităţile existente se vor menţine în vederea asigurării accesului facil la proprietăţile riverane, totodată asigurându-se pantele minime necesare pentru scurgerea longitudinală a apelor din precipitaţii şi a celor provenite din topirea zăpezii. Declivitatile proiectate pe aceasta strada au valori cuprinse între 0.1% şi 1.6%. Racordările verticale au raze cu valori de 5000 m si 6500 m.

Profilul transversal prezintă 2 zone distincte:

* pe primii 880 m (de la intersecţia cu bd. Bucureşti până în dreptul motelului), partea carosabilă are lăţimea de 14,00 m care asigurâ câte două benzi de circulaţie pe sens şi profil cu două pante transversale de 2,5%, fiind încadrată de borduri 20x25, spaţii verzi cu lăţimea de 2.50 m şi trotuare cu lăţimea de 2.00 m, numai pe partea dreaptă;
* pe următorii 200 m (de la motel până la intersecţia cu str. 1 Decembrie 1918) partea carosabilă are lăţimea de 18,00 m care asigură câte două benzi de circulaţie pe sens, separator median şi profil cu două pante transversale de 2,5%, fiind încadrată de borduri 20x25, spaţii verzi cu lăţimea de 2.50 m şi trotuare cu lăţimea de 2.00 m, numai pe partea dreaptă.

Pentru asigurarea continuităţii trotuarelor existente pe DJ 605 spre str. 1 Decembrie 1918 au fost prevăzute trotuare noi, cu lăţimea de 1,50 m (15 mp) şi realizarea a 12 mp de trotuar nou în zona trecerii de pietoni de la începutul tronsonului, cu următoarea structură:

* 6 cm pavele autoblocante;
* 3 cm nisip pentru pozare pavele;
* 10 cm strat din beton C8/10;
* 10 cm strat din balast.
* tronsonul 4

În profil longitudinal declivitatea are valori reduse sub 2 %, mai accentuate în capătul dinspre bd. Mihai Viteazu, cu un punct de minim în dreptul str. Rozelor.

Declivităţile existente se vor menţine în vederea asigurării accesului facil la proprietăţile riverane, totodată asigurându-se pantele minime necesare pentru scurgerea longitudinală a apelor din precipitaţii şi a celor provenite din topirea zăpezii. Declivităţile proiectate pe aceasta stradă au valori cuprinse între 0.2 % si 2.1 %. Racordările verticale au raze cu valori de 5000 m si 9000 m.

Partea carosabila are lăţimea de 9,00 m, ce asigură câte o bandă de circulaţie pentru fiecare sens. Lateral, partea carosabilă este mărginită de zone verzi cu lăţimea de 3,00 m (pe o lungime de circa 100 m de la intersecţia cu Bd. Mihai Viteazu) şi 2,00 m în continuare. Trotuarele au lăţimea de 2,00 m (partea stângă) şi 3,00 m (partea dreaptă). Partea carosabilă are profil cu două pante transversale de 2,5%. Sistemul rutier este realizat cu îmbrăcăminte din beton asfaltic fiind încadrat cu borduri 20x25.

A fost prevăzută reparaţia trotuarelor existente pe o suprafaţă de 500 mp în următoarea soluţie:

* 6 cm pavele autoblocante;
* 3 cm nisip pentru pozare pavele;
* fundaţie din balast existentă.
* tronsonul 5

În profil longitudinal declivitatea are valori reduse sub 1 %, în urcare dinspre bd. Bucureşti spre str. 1 Decembrie 1918. Declivităţile existente se vor menţine în vederea asigurării accesului facil la proprietăţile riverane, totodată asigurându-se pantele minime necesare pentru scurgerea longitudinală a apelor din precipitaţii şi a celor provenite din topirea zăpezii. Declivităţile proiectate pe această stradă au valori cuprinse între 0.2 % si 1%. Racordările verticale au raze cu valori de 5000 m si 9000 m.

Partea carosabila are lăţimea de 18,00 m, ce asigură câte două benzi de circulaţie pentru fiecare sens şi posibilitatea de staţionare a turismelor longitudinal străzii. Lateral, partea carosabilă este mărginită de zone verzi cu lăţimea de 2,00 m (pe ambele părţi, pe o lungime de circa 100 m) numai în zona intersecţiei cu bd. Bucureşti. Trotuarele au lăţimea de 5,00 m (partea stângă) şi 1,5 m (partea dreaptă). Partea carosabilă are profil cu două pante transversale de 2,5%. Sistemul rutier este încadrat cu borduri 20x25.

Pentru asigurarea continuităţii trotuarelor existente pe bd. Bucureşti spre str. Vlad Ţepeş şi pentru rectificarea racordării de colţ a intersecţiei giratorii de la abator (bd. Bucureşti cu str. 1 Decembrie 1918) au fost prevăzute trotuare noi cu suprafaţa totală de 125 mp, cu următoarea structură:

* 6 cm pavele autoblocante;
* 3 cm nisip pentru pozare pavele;
* 10 cm strat din beton C8/10;
* 10 cm strat din balast.
* tronsonul 6

În profil longitudinal declivitatea are valori reduse sub 0.24%, în urcare dinspre str. 1 Decembrie 1918 spre sensul giratoriu de la Steaua Dunării.

Partea carosabilă are lăţimea de 2x7,00 m, ce asigură câte două benzi de circulaţie pentru fiecare sens, separate printr-o insulă denivelată cu lăţimea de 4,00 m. Lateral, partea carosabilă este delimitată prin borduri 20x25. Trotuarele au lăţimea de 5,00 m (partea dreaptă) si 1,5 m (partea stângă). Partea carosabilă are profil cu două pante transversale de 2,5%.

Pe acest tronson nu au fost prevăzute lucrări la trotuarele existente sau execuţia de trotuare noi.

Structuri rutiere - soluţia de alcătuire a structurilor rutiere a fost stabilită constructiv conform instrucţiunilor normativului în vigoare. Pentru zonele cu înlocuire totală a sistemului rutier sau de extindere a sistemului rutier (inel giratoriu al intersecţiei bd. Bucureşti cu şos. Prieteniei – 1618 mp + 390 mp = 2008 mp, zona poliţiei locale – 1263 mp, extindere sistem rutier şos. Prieteniei – 846 mp, extindere sistem rutier la intersecţia dintre str. 1 Dec 1918 si bd. Mihai Viteazu – 52 mp, extindere sistem rutier pentru realizare sens giratoriu pe bd. Bucuresti, bd. Daciei şi bd. Acad Miron Nicolaescu) s-a prevăzut următoarea soluţie :

* 4 cm strat de uzură MAS16;
* 5 cm strat de legătură BAD20;
* 8 strat de bază AB31.5;
* geocompozit cu rol antifisură;
* 25 cm balast stabilizat cu ciment 4%;
* 30 cm strat din balast;
* geotextil pozat pe un strat din nisip de 10 cm.

Toate trotuarele vor fi încadrate de borduri cu dimensiunea de 10 X 15 cm pe laturile adiacente spaţiilor verzi şi borduri cu dimensiunea de 20 X 25 cm pe laturile adiacente părţii carosabile. În dreptul trecerilor de pietoni se vor amenaja rampe pentru persoane cu handicap prin modificarea deverului trotuarului şi pozarea bordurilor cu înălţimea liberă de 3 - 5 cm.

Amenajare spatii verzi

Pentru toate zonele verzi adiacente părţii carosabile au fost prevăzute lucrări de amenajare a spaţiilor verzi existente astfel:

* amenajare spaţii verzi prin însămânţare cu gazon:
	+ tronson 1 - 6549 mp;
	+ tronson 2 - 4342 mp;
	+ tronson 3 - 4796 mp;
	+ tronson 4 - 2888 mp;
	+ tronson 5 - 257 mp;
	+ tronson 6 - 1238 mp;
* plantare arbuşti, copaci:
	+ tronson 1 – 164 buc;
	+ tronson 2 – 109 buc;
	+ tronson 3 – 120 buc;
	+ tronson 4 – 72 buc;
	+ tronson 5 – 6 buc;
	+ tronson 6 – 31 buc.

Însămânţarea gazonului include erbicidarea suprafeţei (daca este cazul), săparea, mărunţirea şi nivelarea terenului de gazonat, seminţele de gazon (50 gr./m.p.), împrăştierea şi încorporarea seminţelor, tăvălugirea suprafeţei şi prima udare. Plantarea arbuştilor şi copacilor include săparea gropilor de plantare, manipularea plantelor, manoperă de plantare şi de ancorare (daca este necesară şi prima udare).

Dispozitive pentru scurgerea apelor - colectarea apelor pluviale de pe suprafaţa carosabilă a drumului cât şi de pe trotuare şi alei pietonale se va face prin gurile de scurgere cu sifon şi depozit existente. Deversarea acestiu sistem de canalizare se realizează în canalizarea pluvială a oraşului.

Amenajare racordări străzi secundare - străzile laterale de categorie IV şi accesele se vor amenaja pe o lungime de 5,00 m. Lăţimea racordărilor este corespunzătoare fiecărei străzi în parte. Având în vedere că toate străzile laterale dispun de un sistem rutier cu îmbrăcăminţi din beton sau mixturi asfaltice, racordarea se va realiza cu un strat de uzură tip MAS16 de 4 cm grosime.

Intersecţii cu străzi principale

Amenajarea intersecţiilor cu străzile principale menţine soluţia existentă în ceea ce priveşte tipul şi elementele geometrice ale amenajării, realizându-se racordarea liniei roşii proiectate la niveleta străzilor principale intersectate. Străzile laterale de categorie II si III se vor racorda pe o lungime de 15,00 m. Lăţimea racordărilor este corespunzătoare fiecărei străzi în parte. Având în vedere că toate străzile laterale dispun de un sistem rutier cu îmbrăcăminţi din beton sau mixturi asfaltice, racordarea se va realiza cu un strat de uzura tip MAS16 de 4 cm grosime. Excepţie face bd. Gloriei unde datorită degradării accentuate a dalelor ce alcătuiesc sistemul rutier pe această stradă, au fost prevăzute două straturi de mixturi asfaltice pe racord, un strat de legătura BAD20 şi un strat de uzură din MAS16, acestea fiind pozate pe un geocompozit.

Amenajări pentru ciclişti

Au fost prevăzute piste dedicate traficului cicliştilor pe tronsoanele 1, 2 , 4, 5 şi 6 corespunzând străzilor bd. Bucureşti, str. 1 Decembrie 1918 şi bd. Mihai Viteazu.

* tronsonul 1 - pistele destinate cicliştilor au fost implementate în ampriza trotuarelor. lăţimea proiectată pentru pistele destinate cicliştilor este 1,00 m, fiind alcătuite din benzi marginale din vopsea albă din material termoplastic cu grosimea de 3000 µm şi marcaje preformate (semne rutiere pentru piste destinate cicliştilor) din acelaşi material din 50 în 50 m.
* tronsonul 2:
	+ pe primii 370 m, în condiţiile unui trafic intens, a lăţimii de 14,00 m a părţii carosabile precum şi a traficului pietonal redus, pistele destinate cicliştilor au fost implementate în ampriza trotuarelor. Lăţimea proiectată pentru pistele destinate cicliştilor este 1,00 m, fiind alcătuite din benzi marginale din vopsea albă din material termoplastic cu grosimea de 3000 µm şi marcaje preformate (semne rutiere pentru piste destinate cicliştilor) din acelaşi material din 50 în 50 m;
	+ pe următorii 1380 m, în condiţiile existenţei unei lăţimi de 17,00 m a părţii carosabile precum şi a traficului pietonal intens, pistele destinate cicliştilor au fost implementate în ampriza părţii carosabile, fiind delimitate de benzile marginale de circulaţie printr-un spaţiu de siguranţă cu marcaj rutier de interzicere, cu lăţimea de 50 cm. Lăţimea proiectată pentru pistele destinate cicliştilor este 1,00 m, fiind alcătuite din benzi marginale din vopsea albă din material termoplastic cu grosimea de 3000 µm, între care este aplicată vopsea rutieră antiderapantă direct pe asfalt şi marcaje preformate (semne rutiere pentru piste destinate cicliştilor) din acelaşi material din 50 în 50 m;
* tronsonul 3 nu a fost prevăzut cu piste destinate cicliştilor;
* tronsonul 4 – în condiţiile unei lăţimi de 9,00 m a părţii carosabile, precum şi a lăţimii reduse a trotuarelor, pistele destinate cicliştilor au fost implementate în ampriza părţii carosabile, fiind delimitate de benzile marginale de circulaţie printr-un spaţiu de siguranţă cu marcaj rutier de interzicere cu lăţimea de 50 cm. Lăţimea proiectată pentru pistele destinate cicliştilor este 1,00 m, fiind alcătuite din benzi marginale din vopsea alba din material termoplastic cu grosimea de 3000 µm, între care este aplicată vopsea rutieră antiderapantă direct pe asfalt şi marcaje preformante (semne rutiere pentru piste destinate cicliştilor) din acelaşi material din 50 în 50 m.
* tronsonul 5 – pe acest tronson, lăţimea de 18,00 m a părţii carosabile, a permis implementarea pistelor de ciclişti în ampriza părţii carosabile delimitate de benzile marginale de circulaţie printr-un spaţiu de siguranţă cu marcaj rutier de interzicere cu lăţimea de 50 cm. Lăţimea proiectată pentru pistele destinate cicliştilor este 1,50 m, fiind alcătuite din benzi marginale din vopsea alba din material termoplastic cu grosimea de 3000 µm, între care este aplicată vopsea rutieră antiderapantă direct pe asfalt şi marcaje preformate (semne rutiere pentru piste destinate cicliştilor) din acelaşi material din 50 în 50 m;
* tronsonul 6 –prezenţa unui scuar cu lăţimea de 4,00 m în zona centrală, a permis realizarea pistelor de ciclişti în ampriza părţii carosabile, însă fără prevederea spaţiului suplimentar de siguranţă. Lăţimea proiectată pentru pistele destinate cicliştilor este 1,00 m, fiind alcătuite din benzi marginale din vopsea albă, din material termoplastic cu grosimea de 3000 µm, între care este aplicată vopsea rutieră antiderapantă direct pe asfalt şi marcaje preformate (semne rutiere pentru piste destinate cicliştilor) din acelaşi material din 50 în 50 m.

În scopul evitării accidentelor, traversarea străzilor se va face pietonal prin utilizarea trecerilor de pietoni existente sau proiectate.

Amenajari intersecţii de străzi

În cadrul lucrărilor aferente tronsonului 2 – Bd. Bucureşti, a fost reproiectată intersecţia dintre acest bulevard şi bd. Daciei, respectiv bd. Acad. Miron Nicolescu printr-o amenajare de tip sens giratoriu. Intersecţia proiectată este de tipul minigiraţie clasică, centrată pe axele străzilor incidente, cu patru intrări a câte 2 două benzi, atât pentru intrare cât şi pentru ieşire şi 2 benzi pe inelul carosabil. Partea carosabila a inelului giratoriu cuprinde două benzi de circulaţie de 4,00 m şi 4,50 m, precum şi o zonă de siguranţă adiacentă insulei centrale cu lăţimea de 1,00 m, din pavele autoblocante de 8-10 cm grosime pozate pe un strat din nisip de 3 cm şi o fundaţie din balast stabilizat de 25 cm pe un strat din balast de 30 cm grosime. Pe toate cele 4 braţe ale intersecţiei au fost prevăzute insule de separare a sensurilor ce se vor realiza denivelat. Insulele aferente bd. Bucureşti vor fi acoperite cu pavele autoblocante, celelalte fiind înierbate.

Semnalizări şi marcaje

Proiectarea sistemului de semnalizare şi marcaj va fi efectuat atât pentru traseul studiat cât şi pentru căile de comunicaţii rutiere cu acces la acesta. De asemenea, marcajele pentru trecerile de pietoni vor fi poziţionate faţă de limitele străzii astfel încât să nu deranjeze traficul din intersecţie.

Semnalizarea orizontală - vopseaua utilizată pentru realizarea marcajelor va fi de tip termoplastic cu grosimea filmului de 3000 µm şi trebuie să aibă proprietăţi reflectorizante şi să aibă o durată de viaţă cît mai ridicată (rezistente la uzură).

Semnalizarea verticală - toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, portalele, indicatoare etc) vor fi agrementate, iar cele care nu sunt agrementate vor fi însoţite de certificate de calitate.

1. cumularea cu alte proiecte – nu există un impact cumulativ cu alte proiecte, cu efecte semnificative asupra mediului;
2. utilizarea resurselor naturale – toate materialele folosite vor fi achiziţionate de la unităţi de profil;
3. producţia de deşeuri: deşeurile generate în etapa de realizare a investiţiei vor fi colectate selectiv şi evacuate prin firme autorizate în valorificarea/ eliminarea finală a acestora;
4. emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort – lucrările şi măsurile prevăzute în proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu: aer, apă, sol/subsol, aşezări umane;
5. riscul de accident – prin soluţiile constructive adoptate şi un management corespunzător proiectul nu va implica riscuri majore pentru sănătatea umană şi mediu.
6. *Localizarea proiectelor:*

2.1. utilizarea existentă a terenului – conform certificatului de urbanism nr. 396/10.08.2017 emis de Primăria Municipiului Giurgiu, anexat la documentaţie, terenul pe care se va realiza investiţia este situat în intravilan şi aparţine domeniului public;

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 – obiectivul nu este amplasat în zone umede;
2. zonele costiere – obiectivul nu este amplasat în zone costiere;
3. zonele montane şi cele împădurite – obiectivul nu este amplasat în zone montane şi împădurite;
4. parcurile şi rezervaţiile naturale – obiectivul nu este amplasat în parcuri şi rezervaţii naturale;
5. ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare – obiectivul nu este amplasat în arii clasificate sau în zone protejate prin legislaţia în vigoare;
6. zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. [57/2007](file:///D%3A%5C%5C2011%5C%5Cdecizii%5C%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5C%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%5C%5C2011%5C%5Cdecizii%5C%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5C%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%5C%5C2011%5C%5Cdecizii%5C%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5C%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00008742.htm), cu modificările şi completările ulterioare şi Hotărârea Guvernului nr. [930/2005](file:///D%3A%5C%5C2011%5C%5Cdecizii%5C%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5C%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;
7. ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislaţie au fost deja depăşite – nu au fost înregistrate astfel de situaţii;
8. ariile dens populate – nu este cazul;
9. peisajele cu semnificaţie istorică, culturală şi arheologică – nu este cazul.
10. *Caracteristicile impactului potenţial:*
11. extinderea impactului: aria geografică şi numărul persoanelor afectate:
* impactul negativ temporar (pe perioada de execuţie a lucrărilor) va avea o extindere pe toată lungimea traseului supus reabilitării (impact care nu se va resimţi concomitent pe toată lungimea, ci numai în zonele frontului de lucru);
* impactul pozitiv permanent asupra populaţiei şi calităţii aerului se va extinde în principal în toate zonele localităţilor traversate;
1. natura transfrontieră a impactului – nu este cazul;
2. mărimea şi complexitatea impactului:
* impact negativ direct şi indirect, temporar, pe perioada în care se vor executa lucrări şi în zona acestora, asupra solurilor, aerului, populaţiei, florei şi faunei;
* impact pozitiv direct, indirect şi pe termen lung asupra populaţiei şi calităţii aerului şi apelor în zonă;
1. probabilitatea impactului – impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiţiei, cât şi după punerea în funcţiune a obiectivului, deoarece lucrările prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu aer, apă, sol/subsol, aşezări umane;
2. durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului – impact cu durată, frecvenţă şi reversibilitate reduse, datorită naturii proiectului şi măsurilor prevăzute de acesta.

Pe parcursul derulării procedurii publicul interesat de proiectul propus a fost informat despre solicitarea acordului de mediu și decizia etapei de încadrare, de către:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Etapa din procedura de reglementare** | **A.P.M. Giurgiu** | **PRIMĂRIA** **MUNICIPIULUI GIURGIU**– titulară proiect – | **Participări ale publicului în procedura derulată** |
| Solicitare acord de mediu | Afişare pe pagina web în data de 27.09.2017 | - ziarul „Jurnalul Giurgiuvean” din 27 septembrie 2017;- afişare la sediul Primăriei Municipiului Giurgiu în 26.09.2017. | Nu s-au înregistrat comentarii, contestaţii din partea publicului şi nu s-au înregistrat solicitări privind consultarea documentaţiei. |
| Etapa de încadrare | - | - |

II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele - în etapa de evaluare iniţială s-a luat decizia nedemarării procedurii de evaluare adecvată întrucât amplasamentul nu se află situat în arii protejate, parcuri/rezervaţii naturale.

**Condiţiile de realizare a proiectului:**

* **Protecţia calităţii apelor**

Sursele potenţiale de poluare a apelor, în perioada de execuţie sunt următoarele:

* excavarea pământului;
* manevrarea materiilor prime;
* traficul utilajelor de construcţie şi a vehiculelor care transportă materiale de construcţie;
* scurgerea accidentală de carburanţi şi produse petroliere;
* manevrarea/depozitarea necorespunzătoare a deşeurilor;
* întreţinerea utilajelor de construcţii şi vehiculelor care transportă materiale de construcţie.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. crt. | Activitatea  | Surse de poluare | Măsuri de protecţie ape de suprafaţă şi subterane |
| 1. | Organizarea de şantier | Sursele de poluare sunt de 2 tipuri:* surse punctiforme de poluare;
* surse difuze de poluare.

Din categoria surselor punctiforme fac parte evacuările fecaloid menajere de la organizarea de şantier, în condiţiile în care evacuarea nu se realizează la un sistem de canalizare. Din categoria surselor difuze de poluare, fac parte: depozitele de materiale de construcţii care sunt spălate de apele pluviale, apele provenite de la spălarea utilajelor, apele uzate menajere de la organizările de şantier, traficul rutier, depozitarea necontrolată de deşeuri, depozitarea de substanţe chimice şi periculoase. | Apele uzate de la organizarea de şantier se vor preepura şi colecta în bazine vidanjabile. |
| 2 | Amplasamentul lucrărilor | Sursele difuze de poluare sunt:* scurgeri de hidrocarburi ca urmare a neîntreţinerii utilajelor;
* pierderi de materiale de construcţii;
* manevrarea necorespunzătoare a combustibilului la alimentarea utilajelor;
* depozitarea necontrolată a deşeurilor;
* lucrări de excavare şi manevrare a pământului.
 | Punctul de lucru/fronturile de lucru vor fi prevazute cu toalete ecologice pentru angajati  |
| 3 | Perioada de exploatare şi întreţinere  | Principala sursă de poluare sunt apele pluviale colectate de-a lungul drumului.  | Se vor construi lucrări de scurgere a apelor (şanţuri, rigole, astfel încât evacuarea apelor pluviale să se realizeze conform normelor în vigoare. |

**În perioada de execuţie:**

* se va delimita foarte bine zona de lucru şi va fi împrejmuită, astfel încât să se elimine orice risc de poluare al apelor de suprafaţă şi subterane;
* se va proceda la acoperirea spaţiilor de depozitare şi a materialelor de unde pot să rezulta particule care pot fi antrenate de către apele de suprafaţă şi subterane;
* se va interveni operativ în caz de poluare accidentală cauzată de scurgeri semnificative a unor substanţe chimice lichide şi uşor antrenabile în apele de suprafaţă şi subterane ;
* după realizarea lucrărilor, constructorul va degaja zona de materialele folosite sau rezultate şi de lucrările provizorii astfel încât să se asigure scurgerea normală a apelor.

***În perioada de operare***:

* întreţinerea corespunzătoare a sistemului de scurgere a apelor;
* în caz de accidente se vor lua măsuri corespunzătoare de neutralizare a efectelor poluării.

Indicatorii de calitate ai apelor uzate evacuate în reţeaua de canalizare se vor încadra în limitele maxime admise de H.G. nr. 351/2005 modificată şi completată prin H.G. nr. 783/2006, H.G. nr. 210/2007 şi H.G. nr. 1038/2010 şi cele admise de H.G. nr. 188/2002 – NTPA 002/2002, modificată şi completată prin H.G. nr. 352/2005 şi H.G. nr. 210/2007, corelat cu restricţiile impuse de operator.

Se vor respecta prevederile Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările şi completările ulterioare.

* **Protecţia calităţii aerului:**
* se vor lua măsuri de reducere a nivelului de praf pe durata realizării lucrărilor;
* materialele de construcţie pulverulente se vor manipula astfel încât să reducă la minim nivelul de particule ce pot fi antrenate de curenţii atmosferici;
* se vor respecta standardele de calitate a aerului ambiental în orice condiţii atmosferice;
* vor fi folosite numai utilaje şi mijloace de transport dotate cu motoare Diesel, care nu generează emisii de Pb şi care produc foarte puţin monoxid de carbon;
* betonul şi mixtura asfaltică vor fi aduse de la cele mai apropiate staţii din zonă;
* reducerea timpului de mers în gol a motoarelor utilajelor şi mijloacelor de transport auto.

Vor fi respectate prevederile Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător şi STAS 12574-87 privind condiţiile de calitate a aerului în zonele protejate.

* **Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor:**
* utilizarea de echipamente/utilaje de lucru moderne care generează un nivel de zgomot cât mai mic;
* sistemul de absorbţie a zgomotului cu care sunt dotate utilajele trebuie întreţinut periodic;
* depozitarea materialelor pe şantierul de construcţie trebuie să se facă astfel încât să se creeze bariere acustice în direcţia aşezărilor umane;
* lucrările care trebuie să se desfăşoare la distante mai mici de 300 m de zonele rezidenţiale, se vor desfăşura numai pe timpul zilei (6.00 – 22.00);
* se vor lua măsuri astfel încât pe perioada de execuţie a lucrărilor să nu se producă zgomote şi disconfort care ar putea afecta vecinătăţile;
* se vor respecta prevederile STAS 10009-88 privind protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor.
* **Protecţia solului şi subsolului:**
* evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului prin staţionarea utilajelor, efectuarea de reparaţii, depozitarea necorespunzătoare de materiale şi deşeuri;
* se va evitarea impurificarea solului cu produse petroliere rezultate de la utilajele şi mijloace de transport utilizate pentru executarea lucrărilor;
* evitarea ocupării terenurilor de calităţi superioare pentru organizarea de şantier;
* colectarea pe categorii a deşeurilor şi evacuarea periodică la firme autorizate;
* **Depozitarea deşeurilor:**

Deşeurile rezultate în urma realizării proiectului se incadreaza conform HG 856/2002 în următoarele categorii:

* deşeuri din demolări - sub formă de moloz, materiale de construcţie: cod deșeu - 17 01 07
* deşeuri metalice din demolări - cod deșeu 17 04 05 şi 17 04 07
* deşeuri din pământ excavat - cod deșeu 17 09 04

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Cod deşeu | Tip deşeu | Mod de colectare/evacuare |
| 20 03 0120 01 01 | menajer sau asimilabil  | colectarea în containere tip pubele, eliminarea la rampa de gunoi prin intermediul firmelor specializate pe bază de contract |
| 20 01 01 | deşeu de hârtie şi carton | colectate şi valorificate |
| 17 04 07 | deşeuri metalice | colectate temporar în incinta şantierului, valorificat integral. |
| 13 02 | Uleiuri uzate | Vor fi colectate în recipiente închise, etichetate, depozitate într-o incintă închisă. Predate/valorificate către punctele de colectare. |
| 17 09 0417 01 0117 01 0217 01 0317 05 04 | Deşeuri din demolări, inclusiv pământ excavat din amplasamente (deşeuri din construcţii) | Din punct de vedere al potenţialului contaminat, aceste deşeuri nu ridică probleme deosebite. Colectarea se va face selectiv, deşeurile valorificabile vor fi puse la dispoziţia beneficiarului. |
| 17 09 04 | Deşeuri de materiale de construcţie | Din punct de vedere al potenţialului contaminat, aceste deşeuri nu ridică probleme deosebite. |
| 17 02 01 | Deşeuri de lemn (altele decât traversele de lemn) | Pot fi refolosite ca accesorii şi elemente de sprijin în lucrările de construcţii sau ca lemne de foc pentru populaţie. |
| 16 01 03 | Anvelope uzate | Vor fi depozitate în locuri special amenajate. |
| 13 05 02 | Nămol colectat din decantoare, sau din WC-urile ecologice | Aceste deşeuri vor fi transportate cu vidanja în locuri stabilite de comun acord cu autorităţile de mediu |

* în faza de operare nu se vor genera deşeuri în cantităţi semnificative.

Prin modul de producere, precolectare şi gestionare a deşeurilor se vor respecta următoarele acte normative: HG nr. 856/2002 şi Legii nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor.

Lucrări necesare organizării de şantier

Dezvoltarea organizării de şantier va fi realizata într-un singur amplasament în imediata apropiere a amplasamentului lucrării de consolidare, astfel încât vor rezulta:

* costuri reduse pentru transportul materialelor, fara a necesita parcurgerea unor distante mari;
* utilizarea raționala a utilajelor sau a instalațiilor;
* prin adoptarea măsurilor pentru depozitarea controlată a materiilor prime şi a altor materiale se evita pierderile necontrolate sau poluarile accidentale;
* utilizarea rationala a resursei de apă;
* asigurarea facilităților igienico-sanitare pentru muncitori;
* gestiunea deșeurilor, inclusiv a apelor uzate;
* cheltuieli mai reduse pentru redarea stării inițiale a terenurilor ocupate temporar cu organizarea de șantier.
	+ suprafaţa ocupată de organizarea de şantier va fi limitată la strictul necesar şi va fi împrejmuită pentru a se asigura securitatea zonei;
	+ organizarea de şantier se va amplasa astfel încât să se minimizeze distanțele parcurse de utilajele de construcții;
	+ asigurarea dotărilor cu utilităţile necesare desfăşurarii în bune condiţii a lucrărilor (alimentare cu apa, facilităţi igienico-sanitare, containere pentru depozitarea deşeurilor, etc.);
	+ depozitele de materiale vor fi bine delimitate şi protejate împotriva împrăştierii cauzate de vânt şi ploaie;
	+ depozitele de carburanţi vor fi amenajate corespunzător din punct de vedere al protecţiei mediului şi PSI;
	+ apele pluviale şi uzate menajere rezultate de pe amplasamentul organizării de şantier se vor colecta în reţeaua de canalizare orăşenească, dacă este posibil, în bazine vidanjabile. În cazul folosirii bazinelor vidanjabile se va incheia un contract cu o firma aurtorizată, în funcţie de necesităţi.
	+ colectarea selectivă a deşeurilor generate pe amplasamentul organizării de şantier. Asigurarea depozitării temporare corespunzătoare până la preluarea acestora catre societăţi autorizate, pe baza de contract încheiat de constructor;
	+ depozitarea subsţantelor periculoase se va face în locuri speciale conform indicaţiilor din fişele tehnice;

După finalizarea lucrărilor de construcţie, zonele ocupate temporar de proiect vor fi curăţate şi nivelate, iar terenul readus la starea iniţială.

Lucrările pentru refacerea zonei şi redarea în circuitul natural:

* demontarea construcţiilor şi structurilor specifice organizărilor de şantier;
* retragerea de pe amplasamente a utilajelor de construcţii şi transport;
* lucrări de nivelare, înierbare şi replantare (dacă este cazul);
* colectarea şi transportul de pe amplasament a deşeurilor rezultate din activitatea de construcţie şi cele conexe.
* **Alte condiții:**
* respectarea legislaţiei de mediu în vigoare şi a actelor normative ce vor apărea ulterior eliberării prezentei;
* respectarea condiţiilor impuse prin actele de reglementare obţinute de la celelalte instituţii abilitate;
* materialele necesare realizării investiţiei se vor depozita în locuri marcate, iar după terminarea lucrărilor se vor elibera suprafeţele ocupate;
* deşeurile generate pe amplasament în timpul realizării investiţiei se vor colecta controlat, pe categorii şi vor fi evacuate prin firme autorizate în valorificarea/ eliminarea acestora;
* este interzisă incinerarea deşeurilor şi evacuarea acestora direct pe sol, în cursurile de suprafaţă, în subteran şi în sistemele de canalizare;
* evitarea poluărilor accidentale cu carburanţi şi lubrifianţi;
* se vor lua măsuri astfel încât pe perioada de execuţie a lucrărilor şi în timpul funcţionării obiectivului să nu se producă zgomote şi disconfort care ar putea afecta vecinătăţile;
* respectarea prevederilor Ord. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei;
* supravegherea executării lucrărilor în vederea respectării proiectului de execuţie;
* anunţarea A.P.M. Giurgiu când apar elemente noi neprecizate în documentaţie în vederea revizuirii prezentului act;
* anunţarea A.P.M. Giurgiu în maxim două ore în cazul când apar situaţii deosebite care ar putea să afecteze mediul înconjurător;
* la finalizarea investiţiei se vor reface terenurile afectate prin realizarea proiectului şi se vor reda circuitului economic;
* respectarea prevederilor H.G. nr. 1061/2008 privind transportul deşeurilor periculoase şi nepericuloase pe teritoriul României;
* la finalizarea proiectului se va anunţa Garda Naţională de Mediu – Serviciul Comisariatul Judeţean Giurgiu în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării condiţiilor din decizia etapei de încadrare, conform prevederilor art. 49, alin. (3) din Ord. 135/2010.

 Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 şi ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.