**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MEHEDINTI**

**Nr.**

**Decizia etapei de încadrare**

**DRAFT**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **UAT VANJU MARE ,** cu sediul in orasul Vanju Mare , strada Rahovei , nr.8 , judeţul Mehedinţi, înregistrată la APM Mehedinţi cu nr.13527/30.10.2023 si a completarilor inregistrate cu nr.1617/05.02.2024 ,în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare, autoritatea competentă pentru protecţia mediului APM Mehedinţi decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de **15.02.2024** că proiectul **,, Continuare modernizare ulita nr.1 , localitatea Orevita Mare ; Reabilitare drum comunal DC 96, localitatea Traian , Oras Vanju Mare , judetul Mehedinti** ” propus a fi amplasat în intravilanul localitatii Orevita Mare si in extravilanul localitatii, Traian , domeniul public al UAT Vanju Mare, judetul Mehedinti ;

**- nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluarii adecvate si nu se supune impactului asupra corpurilor de apa;**

Justificarea prezentei decizii:

**I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:**

1) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, anexa nr. 2 pct 10-,, proiecte de infrastructura,,

2 Caracteristicile proiectului:

2.1) dimensiunea și concepția întregului proiect:

Prezentul proiect studiaza modernizarea si reabilitarea unor tronsoane de drumuri din orasul Vanju Mare, astfel :

- continuare modernizare ulita nr. 1 loc. Orevita Mare in lungime de L = 1563 m ;

- reabilitare drum comunal DC96 loc. Traian in lungime de L = 548 m ;

Tronsonul de drum comunal DC 96 structura rutiera este catalogata ca fiind modernizata cu imbracaminte din beton de ciment rutier care este intr-o stare de degradare foarte avansata si respectiv un tronson din ulita nr.1, localitatea Orevita Mare care prezinta o structura rutiera nemodernizata din balast amestecata cu pamant.

Accesul in aceasta zona se face de pe DN 56A, DC 123 si de pe DJ 565.

Alcatuirea structurii carosabile studiate de prezenta documentatie tehnica este redata in urmatorul tabel :

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr**  **crt** | **Denumire drum** | **Structura rutiera** | **Lungime tronson**  **ml** | **Latime strada**  **ml** | **Acostamente**  **mp** | **Elemente de identificare** | **Categoria**  **tehnica** |
| 1 | DC 96  Tronson km 6+890-7+438 | Beton rutier  foarte degradat | 548,00 | 5,50 | 2 x 0.75 | DJ 606 – DJ 606B | V |
| **TOTAL** | |  | **3014,00** |  | **822,00** |  |  |
| 2 | Ulita nr.1  Orevita Mare | Pamant amestecat cu pamant | 1563,0 | 5,00 | 2 x 0.75 | Sfarsit tronson modernizat – iesire Orevita Mare | V |
| **TOTAL** | |  | **7815,00** |  | **2344,50** |  |  |

Lungimea totala a tronsoanelor de drumuri studiate este 2,111 km.

Platforma drum comunal DC96 = 7,00 ml;

Platforma ulita nr.1 = 6,50 ml;

Suprafata totala a partii carosabile studiate este de 10 829,00 mp;

Suprafata totala a acostamentelor este de 3 166,50 mp;

Lungimea/suprafata santurilor pereate de beton ulita 1 este de 2576,00 ml / 5667,00 mp;

Lungimea/suprafata santurilor pereate de beton DC96 este de 530,00 ml / 1 166,00 mp.

**Suprafata totala ocupata definitiv = 20 828,50 mp**

* ***Partea carosabila DC 96***

Desi partea carosabila a DC 96 este modernizata, aceasta este intr-o stare tehnica de degradare avansata, datorita creşterii traficului din zona, datorita unei proaste exploatări a acestuia, a lipsei intretinerii curente şi a duratei de exploatare depasita, ceea ce face ca circulaţia sa se desfăşoare cu dificultate, nefiind asigurate condiţiile minime de siguranţa şi confort.

Lăţimea partii carosabile este de 5,50 m pe tronsonul de drum studiat. Tronsonul de drum comunal este modernizat dar are imbracamintea depasita din punct de vedere tehnic si va trebui sa fie reabilitata deoarece in sezonul cald se ridica foarte mult praf in urma traficului rutier ceea ce duce la poluare si disconfort pentru cetatenii localitatii iar in sezonul rece sau ploios se creaza noroi si baltiri.

Pe aproape întreaga suprafata, imbracamintea existenta din beton de ciment rutier are grosimea de cca 18-20 cm.

Referitor la starea tehnică a suprafeţei carosabile remarcăm gradul avansat de uzură şi degradare manifestat prin extrem de multe fagase, gropi, fisuri si crapaturi făcand circulaţia extrem de dificilă.

* ***Partea carosabila ulita nr. 1***

Partea carosabila a ulitei nr.1 este nemodernizata, aceasta este intr-o stare tehnica de degradare avansata, datorita creşterii traficului din zona, datorita unei proaste exploatări a acestuia, a lipsei intretinerii curente şi a duratei de exploatare depasita, ceea ce face ca circulaţia sa se desfăşoare cu dificultate, nefiind asigurate condiţiile minime de siguranţa şi confort.

In perioadele cu ploi abundente si topiri de zapezi, precum si in perioadele de iarna in urma fenomenelor de inghet-dezghet, au aparut frecvent degradari ale structurii rutiere prin faptul ca se creaza gropi si fagase si numeroase baltiri care afecteaza structura rutiera ingreunand circulatia si creeand disconfort participantilor la traficul rutier cat si pietonilor.

Lăţimea partii carosabile este de 5,00 m pe tronsonul de ulita studiata. Tronsonul de ulita este nemodernizata dar are imbracamintea depasita din punct de vedere tehnic si va trebui sa fie modernizata deoarece in sezonul cald se ridica foarte mult praf in urma traficului rutier ceea ce duce la poluare si disconfort pentru cetatenii localitatii iar in sezonul rece sau ploios se creaza noroi si baltiri.

Pe aproape întreaga suprafata, imbracamintea existenta are grosimea de sub 15 cm.

Asigurarea scurgerii apelor prin

Santuri pereate de beton:

L = 2576,00 ml – pentru Ulita nr. 1

L = 530,00 ml – pentru DC 96

Apele pluviale sunt colectate prin santuri, rigole, podete, iar de aici evacuarea acestora se face catre emisarul natural din zona.

Emisarul natural din zona in care se face evacuarea apelor pluviale este Parul Orevita

Tuburile de beton ale podetelor sunt colmatate, apa din ploi neavand cum sa ajunga la emisar si balteste in jurul zonelor de evacuare creeand disconfort in traficul rutier din zona.

Tronsoanele studiate fac parte din trama cailor de comunicatie a UAT Orasul Vanju Mare , sunt tronsoane care sunt modernizate si nemodernizate dar care trebuie reabilitate si modernizate deoarece durata de serviciu a acestora este depasita. Partea carosabila ce trebuie reabilitata / modernizata are elementele geometrice prezentate mai sus, ea avand in total o suprafata de 10829,00 mp .

**Starea de degradare a structurii rutiere:** alcatuirea structurilor rutiere existente pentru tronsoanele de drum si ulita cu o suprafata  S = 10 829,00 mp :

***Pentru ulita 1 Orevita Mare structura rutiera este alcatuita din :***

* Nisipuri de culoare cenusie slab argiloase cu structura compacta ;
* Strat de balast de rau amestecat cu pamant sub 15 cm.

***Pentru DC 96 Traian structura rutiera este alcatuita din:***

* Nisipuri de culoare cenusie slab argiloase cu structura compacta ,
* strat de balast de rau 10-15 cm.***,***
* ***s***trat de beton de ciment 18,00...20,00 cm existent foarte degradat ;
* Degradari existente sunt sub forma de gropi ,mici tasari locale ,fagase , fisuri si crapaturi;
* Lipseste sistemul de evacuare a apelor pluviale;

Tipurile de degradari aparute la suprastructura partii carosabile sunt:

* cedari ale corpului drumului ;
* gropi si fagase ;
* lipsa materialului pietros;
* fisuri;
* efect capat de dala ;
* denivelari pronuntate ale suprafetei circulate ;

Prezenta apelor pluviale pe partea carosabila din cauza lipsei rigolelor si santurilor precum datorita lipsei pantelor de scurgere, a lipsei elementelor geometrice corespunzatoare in profil transversal, reprezinta un factor de degradare continua a drumurilor.

Cele mai importante cauze ale aparitiei degradarilor pe partii carosabile sunt:

* durata de functionare depasita ;
* lipsa elementelor geometrice transversale ;
* lipsa elementelor de scurgere a apelor pluviale;
* prezenta apelor pluviale pe suprafata partii carosabile ;

nerespectarea perioadelor de intretinere specifice

***Solutia propusa***

***Ulita nr.1 Orevita Mare***

- Executarea structurii rutiere suple

Parte carosabila :

- 10 cm strat fundatie din balast completare ,

- 12 cm strat de piatra sparta ,

- 5 cm strat de legatura din beton asfaltic tip BAD 22,4;

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA 16;

Scurgerea si evacuarea apelor pluviale :

**-** sistem de santuri perate de beton pentru colectarea apelor meteorice si podete tubulare cu evacuare spre emisar.

- realizarea a 6 podete transversale Dn 800mm.

- realizarea a 110 podete de acces la proprietati Dn 300 mm din teava corugata si placa de beton armata.

Parte carosabila :

*DC 96 Traian*

- 20 cm strat fundatie din balast ,

- 15 cm strat de piatra sparta ,

- 6 cm strat de legatura din beton asfaltic tip BAD 22,4;

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA 16;

Scurgerea si evacuarea apelor pluviale se va realiza prin :

- sistem de santuri perate de beton pentru colectarea apelor meteorice si podete tubulare cu evacuare spre emisar.

- realizarea a 2 podete transversale Dn 800mm.

- realizarea a 3 podete de acces la proprietati Dn 300 mm din teava corugata cu placa de beton armata.

Pentru caseta ce se va executa pe DC 96 Traian se va executa urmatoarea structura rutiera :

* strat de rulare din beton asfaltic
* strat de legatura din beton asfaltic
* strat de baza din piatra sparta – 15 cm ,
* strat de fundatie din balast – 20 cm ,;

Pentru ulita nr.1 din satul Orevita Mare se va executa urmatoarea structura rutiera :

* strat de rulare din beton asfaltic
* strat de legatura din beton asfaltic
* strat de baza din piatra sparta – 12 cm ,
* strat de fundatie din balast – 15 cm existent + 10 cm strat de balast completare,

De asemenea s-a propus :

* marcarea longitudinala a tronsoanelor de drumuri studiate ;
* montarea de indicatoare rutiere;
* realizarea podetelor de acces la proprietati Dn 300 mm din teava corugata si placa de beton armata;
* acostamente de balast;
* sistem de santuri pereate de beton trapezoidale;
* montarea de podete transversale Dn 800 mm;
* amenajarea unor drumuri laterale (doar la ulita nr.1 Orevita Mare) ;

Retelele interceptate pe traseul sapaturilor vor fi sustinute cu material lemnos. De–a lungul santurilor se vor monta parapeti de protectie, si podete de trecere semnalizate corespunzator atit ziua cit si noaptea iar deasupra umpluturii de nisip banda avertizoare.

Materiile prime puse in opera (balast, piatra sparta, betoane, mixturi asfaltice) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

**2.2**) cumularea cu alte proiecte: nu este cazul;

**2.3)**utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei şi a biodivesităţii: în cantităţi limitate se folosesc agregate minerale, piatră spartă, apă, combustibili  pentru utilaje, achiziționate de la firme autorizate;

**2.4)**cantitate și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

- proiectul va genera deseuri  fără caracter periculos  în etapa de execuţie, deşeuri din construcţii și deșeuri menajere.

**2.5**)poluarea și alte efecte negative:

**- AER:** pe perioada execuţiei lucrărilor de construcţii, sursele de poluare a aerului atmosferic sunt reprezentate de:

- lucrari de sapatura pentru executarea lucrarilor de modernizare – generează emisii slabe de praf în atmosferă;

-utilajele/echipamentele cu care se execută lucrările prevazute prin proiect – emisii specifice arderilor motoarelor cu combustie internă;

- pe perioada de funcţionare – nu este cazul.

**- APĂ:** pe perioada de construire a obiectivului de investiţii există posibilitatea apariţiei poluării accidentale datorită utilajelor/maşinilor prost întreţinute. În cazul unor scurgeri accidentale, aceste substanţe pot pătrunde în pânza freatică superioară, afectând ecosistemul acvatic.

- **SOL:** în timpul perioadei de execuţie, solul ar putea fi poluat fie local, fie pe zone restrânse cu poluanţi de natura produselor petroliere sau uleiurilor minerale provenite de la utilajele de executie,

- **ZGOMOT:**zgomotul și alte surse de disconfort pot apărea de la utilaje în timpul executării proiectului;

**2.6**) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice:   nu se vor utiliza substanţe periculoase, tehnologia nu prezintă risc de accidente majore. Datorită dimensiunilor reduse ale proiectului nu se vor degaja cantități notabile de gaze cu efect de seră;

**2.7)**riscurile pentru sănătatea umană: la faza de implementare a proiectului nu sunt identificate riscuri pentru sănătatea umană.

**3. Amplasarea proiectului**:

**3.1**) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor: terenul pe care se va implementa proiectul este situat în intravilanul localitatii Orevita Mare si in extravilanul localitatii Traian UAT Vanju Mare , conform Certificat de urbanism nr.30 din 30.10.2023 si are destinatia cai de comunicatii ;

**3.2)** bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia - proiectul va utiliza în cantităţi limitate - combustibili  pentru utilaje, agregate minerale, apă -în etapa de realizare a proiectului;

**3.3)** capacitatea de absorbţie a mediului natural:

**i**.zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;

**ii**.zone costiere și mediul marin: nu este cazul;

**iii**.zonele montane și forestiere: nu este cazul;

**iv**.arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: amplasamentul pe care urmează să se realizeze proiectul nu se află în interiorul nici unei arii naturale protejate ;

**v**.zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare;

**vi**.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.

**vii**.zonele cu o densitate mare a populației: lucrările se vor realiza în zone populate, de-o parte şi de alta a uliţelor existând gospodăriile locuitorilor satelor aferente;

**viii**.peisajele și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic : proiectul nu necesita aviz emis de Directia Judeteana pentru Cultura Mehedinti conform punctului de vedere emis de aceasta inregistrat la APM Mehedinti cu nr.1942/09.02.2024;

**4.Tipurile și caracteristicile impactului potențial:**

**4.1)** importanța și extinderea spațială a impactului: proiectul va avea impact local, numai în zona de lucru, în perioada de execuție, fără a fi afectată populatia apartinatoare satelor Orevita Mare si Traian, oras Vanju Mare , judetul Mehedinti;

**4.2)** natura impactului:

- la faza de execuție sursele de poluare vor avea un impact minor asupra aerului datorită emisiilor de particule în suspensie, rezultate din săpături, emisii de poluanți specifici gazelor de eșapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operațiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor,

- de asemenea la faza de execuție a proiectului, impactul asupra factorului de mediu sol/subsol poate fi unul semnificativ dacă se produc poluări cu produse petroliere provenite de la utilaje, stocarea necontrolată a deșeurilor, etc;

- la implementarea proiectului sursele potențiale de zgomot sunt lucrările propriuzise de realizare a sistemului rutier, transportul materialelor;

**4.3)** natura transfrontieră a impactului – nu este cazul;

**4.4)** intensitatea şi complexitatea impactului –proiectul propus generează un impact pozitiv indirect, pe termen lung asupra calităţii aerului (lispa prafului şi a fenomenelor de vântuire datorită asfaltării), din punct de vedere social şi economic, contribuind la dezvoltarea comunităţii;

**4.5)** probabilitatea impactului – redusă, numai pe perioada de execuţie

**4.6)** debutul, durata, frecvenţa şi reversibilitatea preconizate ale impactului – durata aproximativă a implementării proiectului și implicit a impactului asupra mediului este evaluată la un an;

**4.7)** cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul;

**4.8)** posibilitatea de reducere efectivă a impactului: se vor respecta condiţiile de realizare impuse prin prezentul act.

**5.Observatii din partea publicului :pe perioada parcurgerii procedurii nu au fost formulate observatii din partea publicului;**

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

-proiectul nu intră sub incidenţa art.28 din O.U.G. nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor natural, a florei şi faunei sălbatice, aprobată prin Legea nr.49/2011, cu modificările şi completările ulterioare;

**III Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă – proiectul nu se află amplasat în vecinătatea vreunui corp de apă** –proiectul detine aviz de gospodarire a apelor nr.5 din 29.01.2024 emis de ABA JIU – SGA Mehedinti cu urmatoarele conditii:

* Beneficiarul avizului va aduce la cunostiinta A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti, data inceper executiei lucrarilor cu 10 zile inainte de aceasta
* Pe parcursul executiei lucrarilor, beneficiarul si constructorul vor permite in caz de necesitate accesul si interventia A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti pentru executarea unor lucrari sau actiuni necesare in caz de inundatii, poluari accidentale sau alte situatii specifice cursurilor de apa;
* Lucrarile proiectate se vor corela functional sub aspect hidrotehnic cu lucrarile existente , executate in zona, dupa caz.
* Sa nu arunce materiale de nici un fel in albie sau pe malurile :***pr. Orevita***

Lucrarile se vor executa numai pe terenuri reglementate din punct de vedere juridic .

In cazul producerii unor daune riveranilor (efecte distructive sau pagubitoare), din cauza executiei, respectiv exploatarii necorespunzatoare care poate influenta defavorabil curgerea apelor, poluarea apelor, stabilitatea malurilor, beneficiarul va suporta integral cheltuielile generate de remedierea acestora.

In conditiile in care se modifica prevederile prezentului aviz sau se vor executa lucrari suplimentare fata de cele avizate, se va solicita aviz modificator conform Ordinului MAP nr. 828/2019.

La punerea in functiune a lucrarilor, beneficiarul va solicita unei societati certificate intocmirea documentatiei tehnice in vederea obtinerii Autorizatiei de Gospodarire a Apelor, normativul de continut al acesteia fiind conform Ordinului M.A.P.nr. 891/2019**.**

***Prezentul aviz nu se refera la rezistenta si stabilitatea lucrarilor si nu exclude obligativitatea solicitarii si obtinerii si a celorlalte avize si acorduri legale .***

Avizul de gospodarire a apelor isi mentine valabilitatea pe toata perioada de executie a lucrarilor daca acestea au inceput in termen de 2(doi) ani de la emitere si daca au fost respectate prevederile inscrise in aviz , in caz contrar acesta isi piede valabilitatea

**Realizarea acestui proiect se va face cu respectarea următoarelor condiții :**

**a) pentru factorul de mediu apă:**

- se vor folosi toalete ecologice pentru personalul ce execută lucrarea;

-în perioada de execuţie a proiectului se va delimita foarte bine zona de lucru şi se va evita ocuparea, suplimentarea sau lărgirea frontului de lucru în afara amplasamentului în vederea limitării riscului de poluare al apei şi solului;

-organizarea de şantier se va realiza numai pe amplasamentul proiectului, limitându-se minim suprafeţele ocupate; suprafaţa ocupată de organizarea de şantier fie se va betona, fie se va impermeabiliza; apa potabilă va fi procurata din surse controlate iar grupurile sanitare (toalete ecologice) folosite la organizarea de santier se vor vidanja cu firme autorizate;dupa terminarea lucrarilor suprafata ocupata de spatiile de depozitare/organizarea de santier – va fi adusa la starea initiala;

- este interzisă spalarea utilajelor in orice curs de apa din apropiere;

-se vor regasi pe amplsament produse absorbante ce se vor folosi in cazul unor poluari accidentale;

**b)pentru factorul de mediu aer:**

-la implementarea proiectului se vor folosi utilaje periodic verificate tehnic, de generație recentă, dotate cu sisteme catalitice de reducere a poluanților;

-transportul de materiale se va face pe trasee optime;

-reducerea vitezei de circulației;

-măsuri pentru reducerea emisiilor de noxe toxice prin: menținerea utilajelor și mijloacelor de transport în stare tehnică corespunzătoare, impunerea de restricții de viteză pentru mijloacele de transport;

-pentru realizarea investiției se vor utiliza doar căile de acces existente iar transportul materialelor se va face respectându-se graficul de lucrări în sensul limitării traseului şi programului de lucru în scopul evitării creeării de disconfort de orice fel locuitorilor din zonă;

-depozitele de materii prime ce pot fi antrenate de vant se vor acoperi evitandu-se fenomenul de vantuire;

**c)pentru factorul de mediu sol:**

-în perioada de execuție a investiției pot apărea accidental poluări ale solului prin pierderea de carburanți, uleiuri/combustibili de la utilajele folosite, fapt pentru care se vor lua măsuri de asigurare a substanțelor absorbante pe amplasament; orice schimb de ulei/piese/reparaţii în incinta amplasamentului este interzisă – aceste operaţiuni – în cazul în care se impun- se vor realiza doar în locuri special amenajate la societăţile autorizate in acest sens;

**d)pentru factorul de mediu zgomo**t:

-investiția se va realiza doar in timpul zilei fără a se creea disconfort fonic populației și cu respectarea programului de odihnă al acesteia; se vor folosi doar căile de acces existente iar tonajul utilajelor se va adapta tipului de drum folosit;

**e) gospodărirea deșeurilor rezultate pe amplasament**:

-deşeurile menajere vor fi depozitate controlat, în locuri bine stabilite şi amenajate corespunzător prevederilor în vigoare şi a unei depozitări temporare în pubele destinate fiecărui tip de deşeu în parte; pentru evidenţierea acestei operaţiuni se vor alege pubele de culori diferite şi inscripţionate conform tipului de deşeu pe care îl conţin.

-deşeurile menajere vor fi preluate de către o societate de salubritate locală, autorizată pentru activităţi precum colectarea, sortarea, transportul şi depozitarea deşeurilor menajere în locuri special amenajate;

-este interzisa depunerea şi acumularea de deşeuri menajere în locuri neconforme şi necontrolat, pentru a nu se constitui ca zone de hranire pentru speciile de animale si pasari din zonă în scopul de a evita atragerea /îmbolnăvirea/accidentarea acestora;

-după executarea lucrărilor de investiţii zonele afectate vor fi renaturalizate; este interzis să se abandoneze orice tip de deşeu (menajer şi din construcţie)/materie primă pe amplasament sau în vecinatatea acestuia după executarea lucrărilor,

- Titularii pe numele cărora au fost emise autorizatii de construire si/sau desfiintari conform Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii, republicata, cu modificarile şi completarile ulterioare, au obligatia să gestioneze deseurile din constructii şi desfiintari, astfel încât să atinga progresiv, până la data de 31 decembrie 2020, potrivit anexei nr. 6 din Legea nr. 211/2011 - republicata, un nivel de pregătire pentru reutilizare, reciclare şi alte operatiuni de valorificare materiala, inclusiv operaţiuni de rambleiere care utilizeaza deseuri pentru a inlocui alte materiale, de minimum 70% din masa cantitatiilor de deseuri nepericuloase provenite din activitati de constructie şi desfiintari (cu excepţia codului de deseu 17 05 04);

**La finalizarea lucrarilor se va notifica APM Mehedinti , in vederea intocmirii procesului verbal de constatare a realizarii lucrarilor prevazute in actul de reglementare. Procesul verbal incheiat la verificarea respectarii prezentei decizii se anexeaza si face parte integranta din procesul –verbal de receptie la terminarea lucrarilor;**

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

*Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.*

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

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

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

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

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

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

Cu deosebită considerație,

Director Executiv,

Dragoș Nicolae TARNIȚĂ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nume și Prenume | Funcția | Data | Semnătura |
| Avizat:Claudia LOHON | Șef Serviciul A.A.A |  |  |
| Întocmit:Ilse Palaloga | Consilier |  |  |