



**Proiect DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE
NR. 6777 /06.2020**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA BUCOV**, cu sediul în județul Prahova, comuna Bucov, str. Constantin Stere, nr. 1, înregistrată la APM Prahova cu nr. 6777/07.05.2020 și completată cu nr. 7821/28.05.2020, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a OUG 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 Prahova decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 16.06.2020, ca proiectul: **„MODERNIZAREA STRAZILOR MATEI BASARAB ȘI BUREBISTA, SAT PLEASA, COMUNA BUCOV, JUDEȚ PRAHOVA – FAZA DALI”**, propus a fi amplasat în comuna Bucov, sat Pleasa, str. Matei Basarab și Burebista, județul Prahova, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.**

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele 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 Legii nr. 292/2018, anexa 2 pct. 13 (a), iar conform criteriilor de selecție pentru stabilirea evaluării impactului asupra mediului din Anexa 3 ale aceleiași legi, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

b) *Caracteristicile proiectului:*

Terenul aferent lucrărilor se află în intravilanul comunei Bucov, sat Pleasa și aparține domeniului public al comunei Bucov și este în administrarea Consiliului Local, conform HCL nr. 17/26.08.1999, HCL nr. 19/06.03.2015 și domeniului public al localității, conform HGR nr. 1359/2001.

Conform CU nr. 135/30.05.2019, terenul studiat face parte din Ds 1025, Ds 1038, Ds 1129, Ds 948, Ds 1199 și Ds 612.

Proiectul propune: modernizarea drumurilor locale din comuna Bucov, în suprafața totală de 3.800mp, prin execuție infrastructură, execuție rigole carosabile pentru preluarea apelor pluviale, asternere strat mixtură asfaltică și execuție accese curți.

Profil transversal pe strazi

- Strada Matei Basarab
- a) Profil transversal tip 1 (între km 0+000 – km 0+211.00)
 - Latime parte carosabilă de 4.50m, cu o bandă de circulație și cu pantă tip acoperis de 2.5%;



- Borduri prefabricate din beton 10*15cm, pe ambele parti ale strazii, pentru dirijarea apelor meteorice catre rigola din str. Vlad Tepes si str. Decebal;
 - Se vor executa casete de largire carosabil, pe ambele parti ale strazii: caseta de largire cu latime variabila cuprinsa intre 1.00-1.50m, pe partea dreapta a strazii, cat si caseta de largire cu latimea de 0.50m, pe partea stanga a strazii.
- b) Profil transversal tip 2 (intre km 0+211.00 – km 0+288.42)
- Latime parte carosabila de 3.50m, cu o banda de circulatie si cu panta tip acoperis de 2.5%;
 - Borduri prefabricate din beton 10*15cm, pe ambele parti ale strazii, pentru dirijarea apelor meteorice catre rigola din str. Vlad Tepes si str. Decebal;
 - Se vor executa casete de largire carosabil, pe ambele parti ale strazii: caseta de largire cu latime variabila cuprinsa intre 0.50-1.00m, pe partea dreapta a strazii, cat si caseta de largire cu latimea de 0.50m, pe partea stanga a strazii.
- Strada Burebista
- c) Profil transversal tip 1 (intre km 0+000 – km 0+203.00)
- Latime parte carosabila de 5.50m, cu doua benzi de circulatie si cu panta tip acoperis de 2.5%;
 - Acostamentele vor fi consolidate, vor avea acelasi sistem rutier ca si cel al partii carosabila/casetelor de largire, cu latimea de 0.75m, pe ambele parti ale strazii;
 - Rigola trapezoidala din beton, pe ambele parti ale strazii, cu deschiderea de 0.60m;
 - Se vor executa casete de largire carosabil, pe ambele parti ale strazii: casete de largire cu latime variabila de cca. 2.00m, pe ambele parti ale strazii.
- d) Profil transversal tip 2 (intre km 0+203.00 – km 0+301.29)
- Latime parte carosabila de 5.50m, cu panta tip acoperis de 2.5%;
 - Acostamentele vor fi consolidate, vor avea acelasi sistem rutier ca si cel al partii carosabila/casetelor de largire, cu latimea de 0.75m, pe partea stanga a strazii;
 - Rigola trapezoidala din beton, pe ambele parti ale strazii, cu deschiderea de 0.60m;
 - Rigola carosabila din beton, pe partea dreapta a strazii, cu deschiderea de 0.65m (acostament dreapta);
 - Se vor executa casete de largire carosabil, pe ambele parti ale strazii: casete de largire cu latime variabila de cca. 2.00m, pe ambele parti ale strazii.

Sisteme rutiere:

Caseta de largire (acostamente consolidate)

- geocompozit cu rol antifisura, ce se pozeaza pe imbinarea dintre caseta de largire/acostament consolidat si asfaltul existent;
- 6cm strat legatura din beton asfaltic deschis
- 20cm strat de baza din piatra sparta
- 25cm strat de fundatie din balast
- 7cm strat de nisip

Carosabil existent si casete de largire:

- 4cm + 3cm reprofilare, strat de uzura din beton asfaltic

Colectarea și evacuarea apelor pluviale:

- **pe strada Matei Basarab:** apa pluvială va fi dirijată de bordurile ce se vor monta pe ambele părți ale străzii, în podetul existent de la intersecția străzii Matei Basarab cu str. Vlad Tepes și în podetul tubular Dn 400 cu L=10.50m, ce se va realiza la intersecția străzii Matei Basarab cu str. Decebal;
- **pe strada Burebista:** între km 0+000 – km 0+203.00, pentru scurgerea apelor pluviale în profil longitudinal se va executa rigola trapezoidală din beton de ciment, cu deschiderea de 0.60m, armată cu plasa sudată, pe ambele părți ale străzii; între km 0+203.00 – km 0+301.29, pentru scurgerea apelor pluviale în profil longitudinal se va executa rigola trapezoidală din beton de ciment, cu deschiderea de 0.60m, armată cu plasa sudată, pe partea stângă a străzii. Pe partea dreaptă se va executa rigola carosabilă prefabricată, cu deschiderea de 0.65m;
- pentru asigurarea continuității scurgerii apelor, acestea vor fi descărcate în podetul tubular existent de la intersecția străzii Burebista cu strada Vlad Tepes.

Accese în curți:

- se vor realiza cu placă din beton, cât și podete cu placă de beton și teavă corugată, astfel:
 - a). pe strada Matei Basarab se vor amenaja 27buc accese în curți, cu placă de beton armată cu plasa de sarmă;
 - b). pe strada Burebista se vor amenaja 45buc accese în curți, din care 4buc sunt cu placă de beton iar 41buc sunt cu podet și placă de beton;
 - 10cm strat beton de ciment
 - plasa sudată
 - 20cm strat de balast

Drumurile laterale vor fi amenajate în totalitate, astfel:

- a). aferente străzii Matei Basarab:
 - DS 1038 (la km 0+163.29) și Ds 1129 (la km 0+206.86), partea carosabilă fiind încadrată de borduri prefabricate 10*15;
- b). aferente străzii Burebista:
 - DS 612 (la km 0+215) și DS 948 (la km 0+301), realizându-se acostamente cu același sistem rutier ca și al drumului;
- c). sistem rutier:
 - 5cm strat uzură din beton asfaltic
 - 30cm strat de fundație din piatră spartă concasată (completare)
 - balast existent traseu canalizare/asfalt existent

Capacele caminelor de vizitare din carosabil – 15buc, aferente traseului de canalizare, se vor ridica la cota proiectată, înainte de așternerea stratului de uzură.

Pentru asigurarea siguranței circulației se vor realiza marcaje longitudinale și se vor monta indicatoare rutiere conform SR 1848-1/2011.

Lucrările prevăzute în proiect nu impun racordarea la rețele utilitare (alimentare cu energie electrică, apă sau gaze).

- **cumularea cu alte proiecte existente si/sau aprobate:** nu este cazul;
- **utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii:** nu este cazul;
- **cantitatea si tipurile de deseuri generate/gestionate:** in perioada de executie a lucrarilor propuse, deseurile generate sunt deseuri din constructii;
- **poluarea si alte efecte negative:** nu este cazul;
- **riscurile de accidente majore si/sau dezastre relevante pentru proiectul in cauza, inclusiv cele cauzate de schimbarile climatice, conform informatiilor stiintifice:** nu este cazul;
- **riscurile pentru sanatatea umana (de ex., din cauza contaminarii apei sau a poluarii atmosferice):** nu este cazul.

c) Amplasarea proiectelor:

- **utilizarea actuala si aprobata a terenurilor:** terenul pe care se vor realiza lucrarile are categoria de folosinta *drum*, conform certificatului de urbanism nr. 135/30.05.2019 emis de catre Primaria Bucov. Destinatia stabilita prin Certificatul de Urbanism este subzona cai de comunicatie rutiera si amenajari aferente, POT max admis 10%, CUT max admis 0,1, Rh max admis P;
- **bogatia, disponibilitatea, calitatea si capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa si biodiversitatea, din zona si din subteranul acesteia:** nu este cazul;
- **capacitatea de absorbtie a mediului natural, acordandu-se o atentie speciala urmatoarelor zone:**
 - zone umede, zone riverane, guri ale raurilor: nu este cazul;
 - zone costiere si mediul marin: nu este cazul;
 - zonele montane si forestiere: nu este cazul;
 - arii naturale protejate de interes national, comunitar, international: nu este cazul;
 - zone clasificate sau protejate conform legislatiei in vigoare: situri Natura 2000 desemnate in conformitate cu legislatia privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice; zonele prevazute de legislatia privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national - Sectiunea a III-a - zone protejate, zonele de protectie instituite conform prevederilor legislatiei din domeniul apelor, precum si a celei privind caracterul si marimea zonelor de protectie sanitara si hidrogeologica: nu este cazul;
 - zonele in care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevazute de legislatia nationala si la nivelul Uniunii Europene si relevante pentru proiect sau in care se considera ca exista astfel de cazuri: nu este cazul;
 - zonele cu o densitate mare a populatiei: nu este cazul;
 - peisaje si situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul.

d) Tipurile si caracteristicile impactului potential:

- **importanta si extinderea spatiala a impactului** - de exemplu, zona geografica si dimensiunea populatiei care poate fi afectata: nu este cazul;
- **natura impactului:** impact relativ redus si local pe perioada executiei lucrarii;

- **natura transfrontaliera a impactului:** nu este cazul;
- **intensitatea si complexitatea impactului:** nu este cazul;
- **probabilitatea impactului:** - impact cu probabilitate redusa atat pe parcursul realizarii investitiei cat si dupa darea in exploatare a acestuia, deoarece prin luarea masurilor prevazute de proiect nu vor fi afectati semnificativ factorii de mediu (aer, apa, sol, asezari umane);
- **debutul, durata, frecventa si reversibilitatea preconizate ale impactului:** nu este cazul;
- **cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente si/sau aprobate:** nu este cazul;
- **posibilitatea de reducere efectiva a impactului:** nu este cazul.

II. Motivele pe baza carora s-a stabilit necesitatea efectuarii/neefectuării evaluării adecvate: nu este cazul - amplasamentul nu se afla in perimetrul sau in apropierea unei arii naturale protejate de interes national/comunitar.

III. Motivele pe baza carora s-a stabilit necesitatea efectuării/neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apa: proiectul propus nu intra sub incidenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea Apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare;

Condițiile de realizare a proiectului:

- a) se vor respecta prevederile legislatiei de mediu in vigoare, conditiile impuse prin acordurile, avizele si punctele de vedere emise de autoritatile implicate in avizarea proiectului;
- b) solicitantul si proiectantul sunt direct raspunzatori de veridicitatea si corectitudinea datelor si informatiilor prezentate in documentatie;
- c) privitor la protectia impotriva zgomotului: alegerea unor echipamente de munca adecvate, care sa emita cel mai mic nivel de zgomot posibil, folosirea de utilaje si mijloace de transport silentioase, reducerea la minim a traficului utilajelor in apropierea zonelor locuite;
- d) se vor respecta prevederile art. 17, alin. 3 din Legea nr. 211/2011 privind regimul deseurilor, cu modificarile si completarile ulterioare;
- e) deseurile rezultate din lucrari se vor elimina/valorifica prin societati autorizate;
- f) se interzice depozitarea deseurilor de orice fel in alte locuri decat in cele special amenajate;
- g) la terminarea lucrarilor se va asigura salubritatea intregului amplasament, inclusiv a zonelor adiacente, prin eliminarea tuturor materialelor si resturilor rezultate din executia obiectivului;
- h) nu se admit evacuari de reziduuri sau deseuri de nici un fel in apele de suprafata sau subterane, pe sol sau in subsol;
- i) se va asigura o umectare repetata a zonei de santier, pentru a reduce particulele de praf rezultate in urma proceselor de constructii-montaj;
- j) se va asigura protectia zonei de lucru cu panouri de protectie, podete de trecere, banda avertizoare, semne de circulatie si semnalizare corespunzatoare pe timp de noapte;
- k) unde este posibil, se va reface cadrulul natural al terenului si se va aduce la starea initiala existenta inainte de inceperea lucrarilor.