# **DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

## Nr. număr din zz.ll.aaaa

Proiect din 23.03.2017

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **Consiliul Județean Ialomița**, cu sediul în Str. Piata Revoluției , Nr. 1, Slobozia , Judetul Ialomiţa, , cu adresa 11336/08.12.2016, înregistrată la APM Ialomita cu nr. 8226/15.12.2016, în baza:

1. **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, cu modificările şi completările şi ulterioare;
2. **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**,

şi ca urmare a delegării de competenţă,

autoritatea competentă pentru protecţia mediului APM Ialomiţa decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei/şedinţelor Comisiei de Analiză Tehnică din data de 20.03.2017, că proiectul **Modernizare DJ 201, Buesti – Ivanesti – Ion Ghica – Ciulnita – Cosambesti – Marculesti, Km 57+000 – Km 84+000**  propus a fi amplasat în intravilanul si extravilanul com. Buesti, extravilalnul si intravilanul com, Ciulnita , satele Ivanesti, Ion Ghica, Ciulnita, extravilanul si intravilanul com. Cosambesti, satele Cosambesti, Gimbasani, extravilan si intravilan com. Marculesti, jud. Ialomita 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:

 - proiectul se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. 2 pct. 13 litera a) - Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 22 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;

 - proiectul propus nu intra sub incidenta art.28 din Ordonanţa de urgenta a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei sălbatice, cu modificările si completările ulterioare;

**1. Caracteristicile proiectului**

**a**) mărimea proiectului

Drumul ce face obiectul prezentei documentatii, respectiv DJ 201, se formeaza din drumul national DN2 , evolueaza spre estul judetului , aproape paralel cu DN2A si se sfarseste in tot in DN 2A in localitatea Tandarei. Sectorul ce urmeaza a se moderniza este cuprins intre localitatile Buesti si Marculesti respectiv intre km 57+000 – km 84+000, zona analizata intrerupandu-se intre km 72+624 si km 74+852, acest sector situandu-se pe teritoriul administrativ al Municipiului Slobozia, fiind in administrarea acestuia; astfel lungimea reala supusa modernizarii a tronsonului de drum este L = 24,929 km. Tronsonul analizat se sfarseste la intersectia cu DJ 213A, la kilometrul (conform axei proiectate) km 84+159.

Solutia - recomandata

Luand in considerare nivelul de viabilitate actual, multitudinea de defecte intalnite si consistenta fundatiei actuale se recomanda:

Pe tronsonul km 57+000 – km 63+100

 Frezarea stratului de asfalt actual, nivelarea (reprofilarea ) compactarea si asternerea a doua straturi noi de asfalt peste o fundatie de piatra sparta , cu urmatoarea alcatuire:

 - 4 cm BA16 strat de uzura

 - 6 cm BAD 20 strat de legatura

 - 15 cm strat de piatra sparta amestec optimal

 - stratul existent dupa frezare , nivelare si compactare material frezat.

Pe tronsonul km 63+100 – km 84+000

 - 4 BA16 strat de uzura

 - reprofilare in medie 2 cm cu BA16

Acostamentele se vor aduce la cota prin completare cu balast.

Alte recomandari ale expertului tehnic:

•Intersecţiile cu alte drumuri laterale vor fi amenajate corespunzător, ţinând seama si de prevederile Normativului CD 173-2001. Prin proiectare se vor crea condiţii de vizibilitate, vor fi corelate elementele din plan, lung si profil transversal astfel încât circulaţia sa se poată desfasura in condiţii de siguranţa si confort.

•Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale se va tine seama de urmatoarele principii: proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafata se va face in conformitate cu situatia existenta (prevederea de santuri, rigole, rigole dreptunghiulare acoperite cu dale carosabile sau deschise etc., conform STAS 10796/1-77, STAS 10796/2-79 si STAS 10796/3-88), respectiv decolmatarea si reprofilarea dispozitivelor existente care pot fi mentinute pe actualul amplasament, astfel incat apele sa fie colectate rapid de pe platforma si evacuate lateral, eventual spre emisari naturali, prin locuri care permit acest lucru. In zona intersectiilor cu drumurile laterale se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafata prin santurile proiectate, prevazandu-se podete tubulare sau eventual rigole carosabile, sau dirijand apele in lungul acestor drumuri laterale pe santurile de pe aceste drumuri. Apele din santuri sau rigole se vor descarca transversal prin podete tubulare (sau dalate) de dimensiuni corespunzatoare, existente sau proiectate, si se va studia modul de scurgere a acestora transversal sau longitudinal drumurilor locale urmarindu-se indepartarea lor din zona constructiilor. Pe langa podetele existente care urmeaza a fi reparate sau inlocuite pentru evacuarea corespunzatoare a apelor meteorice, in anumite zone ale traseului drumului, se impune a se realiza descarcarea rigolelor si santurilor in podete nou infiintate. Adaptarea la teren a podetelor utilizate (existente si noi) se va efectua in conformitate cu prevederile Normativului P19-2003;

•Pentru siguranţa circulaţiei rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulaţie), în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulaţie dar si de orientare. Indicatoarele de circulaţie se vor amplasa conform proiectului de semnalizare rutiera. Indicatoarele rutiere se vor confecţiona şi monta conform SR 1848/1-102H1, SR 1848/2-102H1 şi SR 1848/3-2008. Marcajele rutiere longitudinale care se vor aplica vor fi delimitare a partii carosabile de acostamente. Se vor executa si marcaje transversale de oprire, de cedare a trecerii, de trecere a pietonilor.

Lucrari propuse:

1. Datorita declivitatilor foarte mici ale terenului, panta longitudinala la fundul santurilor are valori similare liniei rosii a drumului. Conform normativelor in vigoare, pentru declivitati foarte mici (de minim 0,1%) santurile longitudinale se vor executa pereat, conditie care se regaseste pe lungimii mari ale traseului studiat. Pe de alta parte, datorita reliefului de ses, o problema reala sunt punctele de evacuare a apelor din santuri. Astfel, coniderand aspectele de mai sus, s-a prevazut pereerea santurilor cu beton de ciment de clasa C30/37 pe zona localitatilor si realizarea santurilor din pamant in afara localitatilor pentru a permite, acolo unde nu exista posiblitate de descarcare infiltrarea apelor pluviale in terenul natural;
2. Continuitatea santurilor la intersectiile cu strazile laterale va fi asigurata prin montarea de podete tubulare F500;
3. Podetele transversale de descarcare vor fi tubulare cu diametrul F1000 si vor fi prevazute cu fie cu camera de cadere in amonte, fie cu aripi prefabricate la ambele capete in cazul podetelor de traversare a canalelor existente;
4. Se vor asigura accesele la proprietati prin montarea de tuburi F300, si realizarea accesului propriuzis cu dala din beton de ciment;
5. Se va curata si decolmata podetul de traversare a canalului agricol de la km 55+035.
6. Se vor realiza platforme in afara partii carosabile destinate transportului in comun; Acestea vor avea 3 m latime si 15 m lungime la care se adauga lungimea penelor de racordare; Fundatia acestora va fi compusa dintr-un strat de balast de min. 30 cm, un strat superior de fundatie de 15 cm piatra sparta si doua straturi asfaltice cu grosimi de 6 cm (BAD 20), respectiv de 4 cm (BA16); Acestea se vor amplasa dupa cum urmeaza:
7. -2 in localitatea Ivanesti (stanga – dreapta);
8. -2 in localitatea Ion Ghica (stanga – dreapta);
9. -2 in localitatea Ciulnita (stanga – dreapta);
10. -2 in localitatea Cosambesti (stanga – dreapta);
11. -2 in localitatea Ghimbasesti (stanga – dreapta);
12. -2 in localitatea Marculesti (stanga – dreapta);

 Se va realiza marcarea orizontala a drumului si semnalizarea verticala a acestuia conform normelor tehnice in vigoare (SR 1848/1,2,3 – 7);

1. Se vor monta borne kilometrice si hectometrice noi pe toata lungimea traseului;
2. Amenajarea strazilor laterale in vederea aducerii la cota pe o lungime de racordare variabila, astfel incat, trecerea de la cota existenta a strazii laterale la cota proiectata a drumului judetean sa se faca in conditii de confort pentru participantii la trafic (in medie, aproximativ 5 m);
3. La intocmirea proiectului tehnic, se va acorda o atentie deosebita amenajarii in spatiu a curbelor, supralargirile si suprainaltarile fiind proiectate in corelare cu prevederile STAS 863-85, fiind permisa limitarea vitezei local, in functie de conditiile din teren si situatia terenului disponibil.

Pe sectorul cuprins intre km 57+000 si km 63+100:

 Frezarea stratului de asfalt actual, nivelarea (reprofilarea) compactarea si asternerea a doua straturi noi de asfalt peste o fundatie de piatra sparta, cu urmatoarea alcatuire:

 - 4 cm BA16 strat de uzura

 - 6 cm BAD 20 strat de legatura

 - 15 cm strat de piatra sparta amestec optimal

 - stratul existent dupa frezare , nivelare si compactare material frezat.

Pe sectorul cuprins intre km 63+100 si km 84+159

 - 4 BA16 strat de uzura

 - reprofilare in medie 2 cm cu BA16

Acostamentele se vor aduce la cota prin completare cu balast.. Pe portiunile unde se va executa sant pereat la marginea platformei drumului, acostamentele se vor executa consolidat cu aceiasi clasa de beton ca si cea a santurilor (C30/37) in vederea asigurarii impermeabilitatii acostamentului si conducerii apelor meteorice in sant.

 Pe zonele de realizare a casetei (largirea carosabilului existent), fundatia se va completa cu balast cu grosimea de 30 cm, asternut si compactat in doua straturi de cate 15 cm, peste care se va asterne stratul de piatra sparta de 15 cm si se vor asterne aceleasi straturi asfaltice ca si pe restul drumului.

**LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER**

Se vor respecta urmatoarele conditii pentru amenajarea unei organizari de santier:

-distante mici de transport pentru materialele aprovizionate;

-situarea cat mai aproape de centrul de greutate al lucrarii;

-posibilitati de asigurare cu costuri minime a utilitatilor (apa, electricitate);

-situarea in zone care sa afecteze cat mai putin viata si activitatea localnicilor.

**b) cumularea cu alte proiecte** – nu este cazul

**c) utilizarea resurselor naturale** – Materialele care vor rezulta din operatiile de excavare necesare pentru realizarea lucrarilor sunt asimilabile deseurilor din constractii si anume:

1. -pamant si materiale excavate (cod deseu 17.05)
2. -deseuri amestecate de materiale de constractie (cod deseu 17.09.00)

Antreprenorul general al lucrarilor va trebui sa încheie contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitarii lor.

Deseurile menajere rezultate in amplasament de la personalul de executie (hartie, pungi, folii de plastic, resturi alimentare) vor fi depozitate in containere la locurile de munca in continua miscare (circa 0,3 kg/om/zi, rezultând circa 2,7 t/an). Aceste deseuri se vor elimina periodic prin grija executantilor, la firme specializate pentru revalorificarea dupa caz a acestora sau la un depozit ecologic de deseuri situat în zonele fronturilor de lucru.

Deseurile reciclabile si cele de ambalaje vor fi colectate selectiv si valorificate conform legislatiei în vigoare.

**e) emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort**

**Protecţia calităţii apelor**

Principalele surse potentiale de poluare a apei în timpul lucrarilor de modernizare sunt urmatoarele:

1. -excavarea pamantului
2. -manevrarea materialelor de constructie, în special a betoanelor si acoperirilor asfaltice
3. -circulatia vehiculelor care vor transporta materiale de constructie si muncitorii
4. -traficul utilajelor de constructii
5. -amplasamentul ales pentru organizarea de santier.

Principalele surse de poluare a apei în perioada de exploatare a drumului modernizat sunt urmatoarele:

1. -evacuarea apelor neepurate în cursurile de suprafata; în acest caz apele uzate sunt considerate ape provenite din siroirile de pe carosabil, ca de exemplu ape pluviale care spala drumul si ajung în albia paraurilor din zona;
2. -evacuarea apelor poluate sau a compusilor chimici generati prin accidentele de circulatie în care sunt implicate cisterne ce transporta substante periculoase pe acest drum.

Principala forma de poluare a corpurilor de apa de suprafata, ca urmare a exploatarii drumului, se va produce în perioadele cu precipitatii, prin spalarea particulelor si a altor compusi solubili depusi temporar pe suprafata drumului.

Astfel, apele pluviale colectate de-a lungul drumului sunt principala sursa de poluare. În anotimpul ploios, mai ales în perioadele de precipitatii abundente, suprafata drumului si a taluzurilor de umplutura acumuleaza o cantitate de apa care este dirijata spre santurile si canalele laterale ale soselei.

Dupa executarea lucrarilor, apele din cadrul acestor suprafete se scurg datorita pantelor transversale si longitudinale, fiind dirijate catre podetele existente.

Se vor realiza urmatoarele lucrari:

1. -se vor executa santuri pereate din beton de ciment in intravilanul localitatilor si santuri din pamant in extravilan;
2. -se asigura continuitatea sistemului de colectare si evacuare a apelor pluviale;

Descarcarea apelor provenite din precipitatii se va face prin podetele existente sau proiectate.

**Protecţia atmosferei**

- In perioada de realizare a lucrarilor sursele de poluanti atmosferici sunt reprezentate

de:

- vehicule rutiere utilizate pentru transportul materialelor de constructie si montaj;

- utilaje pentru diferite activitati de constructie-montaj;

- manipularea materialelor de constructie aflate sub forma de pulberi.

Masuri de protectie prevazute in proiect:

- prevenirea degajarilor de pulberi (praf) pe timpul lucrarilor prin proceduri de lucru

adecvate;

- mentinerea in stare tehnica corespunzatoare a utilajelor si mijloacelor de transport

utilizate;

-folosirea de utilaje echipate cu motoare Diesel Euro II.

- prepararea betonului si a asfaltului se face în afara santierului;

-procesele tehnologice în sine sunt nepoluante (montaj tuburi, montaj parapeti, etc.);

**Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor**

Sursele potenţiale de zgomot şi vibraţii sunt constituite de utilajele şi mijloacele de transport auto angrenate în activităţi de construcţii - în perioada desfăşurării lucrărilor.

Vor fi utilizate vehicule si utilaje aflate in stare buna de functionare, care corespund cerintelor de mediu privind emisiile acustice.

Lucrările de modernizare au ca efect reducerea impactului produs de zgomot şi vibraţii, datorită îmbunătăţirii caracteristicilor suprafeţei de rulare.

 **Protecţia solului şi subsolului**

Sursele potenţiale de poluare a solului şi subsolului datorită investiţiei propuse sunt scurgerile accidentale pe sol a poluanţilor (carburanţi, uleiuri, materiale periculoase utilizate), utilaje grele şi mijloace de transport auto folosite în perioada executării lucrărilor de consolidare, respectiv emisii atmosferice de poluanţi (particule minerale solide, diferiţi compuşi chimici în suspensie sau gazoşi , etc.) care se depun pe sol şi pot fi transportate în adâncime sau apele de suprafaţă.

Scurgerile accidentale pe sol a carburanţilor, uleiurilor minerale sau a materialelor periculoase se poate produce prin manipularea acestora în mod necorespunzător sau prin funcţionări defectuoase ale utilajelor şi mijloacelor de transport auto.

Pentru evitarea antrenării poluanţilor scăpaţi accidental pe sol se vor lua următoarele

măsuri :

- verificarea periodică şi menţinerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor şi mijloacelor de transport auto utilizate ;

- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate ( asfalt, bitum, etc.) atât în timpul transportului cât şi în timpul punerii în operă ;

- respectarea normelor de protecţia mediului la desfăşurarea activităţii specifice de construcţii.

- uleiul sau carburantii scursi accidental se vor colecta de catre contractantul lucrarii si

transporta in conditiile respectarii prevederilor specifice la o firma autorizata specializata;

- se vor utiliza doar vehicule si utilaje aflate in stare buna de functionare, corespunzator cerintelor din domeniul protectiei mediului.

- Motorina folosita de utilaje in perioada de executie nu va fi depozitata in amplasament. Aceasta va fi adusa cu cisterna, iar alimentarea utilajelor se va face intr-un loc special amenajat cuva de beton pentru colectoarea scurgerilor accidentale.

-Vopseaua pentru marcaje va fi adusa in recipienti etansi din care va fi descarcata in utilajele de lucru respective. Bidoanele goale se vor gestiona conform prevederilor legale..

**Protecţia împotriva radiaţiilor**

Nu este cazul

**Protecţia fondului forestier**

 Situaţia afectării fondului forestier.

Nu este cazul.

**Protecţia ecosistemelor, biodiversităţii si ocrotirii naturii**

Ca masuri generale de reducere a impactului, au fost prevazute urmatoarele:

-stropirea cu apa a drumurilor de serviciu si a platformelor de santier dupa necesitati, pentru a preveni emisiile de particule;

-reabilitarea suprafetelor pe care vor fi desfasurate organizarile de santier si a celor limitrofe drumului;

-eliminarea conform prevederilor legale a deseurilor;

-folosirea speciilor de plante native si locale în vederea renaturarii zonelor degradate, în perioada de reabilitare;

-prevenirea deteriorarii suprafetei învecinate în vederea evitarii pierderii si/sau afectarii habitatelor floristice si faunistice din zonele limitrofe

**Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public**

Pentru reabilitarea va fi necesara realizarea unor sapaturi (excavare si indepartare din aplasament), iar materialele rezultate vor fi transportate la depozitele de deseuri menajere din zona, pentru a se asigura acoperirea lor zilnica sau vor fi utilizate ca umpluturi (circa 50%).

Materialele care vor rezulta din operatiile de excavare necesare pentru realizarea lucrarilor sunt asimilabile deseurilor din constructii si anume:

pamant si materiale excavate (cod deseu 17.05)

deseuri amestecate de materiale de constructie (cod deseu 17.09.00)

Antreprenorul general al lucrarilor va trebui sa încheie contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea eliminarii lor.

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 – terenul in suprafata de 324000 mp, situat in intravilanul si extravilanul com. Buesti, extravilalnul si intravilanul com, Ciulnita , satele Ivanesti, Ion Ghica, Ciulnita, extravilanul si intravilanul com. Cosambesti, satele Cosambesti, Gimbasani, extravilan si intravilan com. Marculesti, jud. Ialomita, apartine domeniului public al al judetului Ialomita si se incadreaza in zona C – zona cai de comunicatii, conform certificat de urbanism nr. 12 din 26/02/2016 emis de CONSILIUL JUDETEAN IALOMITA;

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:

 a) zonele umede-Nu este cazul ;

 b) 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: zone de protecţie a faunei piscicole, bazine piscicole naturale şi bazine piscicole amenajate etc.- Nu este cazul;

f) zonele de protecţie specială- Nu este cazul.

g) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislaţie au fost deja depăşite- Nu este cazul;

 h) ariile dens populate- nu este 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 – prin realizarea proiectului impactul este redus, local, pe perioada de executie a lucrarilor si redus pe perioada de functionare;

d) probabilitatea impactului- nesemnificativ;

e) durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului – impact nesemnificativ pe perioada realizarii si functionarii investitiei.

 II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele:

Nu este cazul. Proiectul propus nu intra sub incidenta art.28 din Ordonanţa de urgenta a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei sălbatice, cu modificările si completările ulterioare;

Condiţiile de realizare a proiectului:

* Se vor respecta prevederile legislatiei de mediu in vigoare, conditiile prevazute in actele de reglementare emise de alte autoritati, solicitate prin certificatul de urbanism nr. 12 din 26/02/2016 emis de CONSILIUL JUDETEAN IALOMITA;
* Se va notifica APM Ialomita daca intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii actului de reglementare, precum si asupra oricaror modificari ale conditiilor care au stat la baza emiterii actului de reglementare, inainte de realizarea modificarii;
* Realizarea lucrarilor pe baza unui grafic de lucrari astfel incat sa fie scurtata perioada de executie pentru a diminua pe cat posibil poluarea;
* **Gospodarirea deseurilor**

-Amenajarea de spatii si dotari corespunzatoare pentru colectarea selectiva si depozitarea temporara a deseurilor provenite din santier;

-Deseurile generate atat pe perioada executiei lucrarilor de investitie cat si la functionare se vor colecta selectiv, in spatiile special amenajate si se vor gestiona conform Legii 211/2011 privind regimul deseurilor..

-Este interzisă abandonarea deşeurilor sau depozitarea în locuri neautorizate; pe durata transportului deşeurile vor fi însoţite de documente din care să rezulte deţinătorul, destinatarul, tipul deşeurilor, locul de încărcare, locul de destinaţie, cantitatea;

- Se vor respecta prevederile H.G. 349/2005 privind depozitarea deseurilor ;

* **Protectia aerului**

-In timpul lucrarilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substante poluante si care nu genereaza zgomot peste limite admise;

-Se recomanda utilizarea de masini/echipamente performante, cu emisii reduse de poluanti din arderea combustibililor (catalizator, consum de motorina cu continut redus de sulf, eficienta sporita a arderii in motoare ; se va evita utilizarea masinilor non-Euro);

- Se va evita stocarea indelungata in perimetrul santierului, sub foma de gramada, a solului excavat; daca nu poate fi utilizat ca material de umplutura sau pentru amenajari ale terenului;

-Pe timpul executiei lucrarilor de investitie se vor lua masuri pentru incadrarea emisiilor si imisiilor de pulberi in atmosfera in limitele admise stabilite de legislatia de mediu in vigoare, privind protectia atmosferei.

-Se vor intreprinde masuri de reducere a poluarii cu pulberi printr-un transport si o manipulare adecvata a materialelor de constructie si materialelor excavate pe parcursul efectuarii lucrarilor;

* **Protecţia solului şi a subsolului:**

-Amenajarea de spatii si dotari corespunzatoare pentru depozitarea materialelor si a parcarii utilajelor, pentru colectarea selectiva a deseurilor;

-Materialele de constructii nu se vor depozita direct pe sol; respectarea locurilor de parcare pentru utilajele de transport;

-Utilajele folosite pe durata de realizarea a lucrarilor precum si mijloacele de transport, vor avea o stare tehnica corespunzatoare ,astfel incat sa fie exclusa orice posibilitate de poluare a mediului inconjurator cu combustibil ori material lubrifiant direct sau indirect;

-Se interzic lucrarile de intetinere si reparatii la utilajele si mijloacele de transport in cadrul obiectivului de investitie acestea se vor realiza numai prin unitati specializate autorizate ;

-In timpul lucrarilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substante poluante si care nu genereaza zgomot peste limite admise ;

-Materialele necesare executarii lucrarilor vor fi depozitate numai in locuri special amenajate in incinta obiectivului de investitii, astfel incat sa se asigure protectia factorilor de mediu;

-Nu se vor depozita materiale de constructii sau deseuri in afara perimetrului detinut de titularul proiectului;

-La organizarea de şantier se vor amplasa toalete ecologice pentru uzul echipei de pe şantier. Toaletele vor fi vidanjate.periodic;

-Lucrările de excavaţie vor avea loc controlat, la adâncimea şi în condiţiile autorizate prin proiectul tehnic;

-Evitarea degradarii terenurilor invecinate amplasamentului, prin stationarea utilajelor, depozitarea de materiale, etc.;

-Refacerea ecologica a zonelor afectate de organizarea de santier.

* **Protectia calitatii apei**

-Se interzice evacuarea apelor uzate ,fecaloid menajere , substante periculoase rezultate din derularea lucrarilor, in mod direct in ape de suprafata;

-In perioada de executie a lucrarilor cat si la functionare se vor lua toate masurile ce se impun pentru a elimina pericolul poluarii apelor subterane si de suprafata prin evitarea pierderilor de materiale si substante cu potential poluant;

-Repararea/spălarea utilajelor și schimburile de ulei la acestea nu se vor executa pe amplasament, aceste operatiuni se vor efectua in unitati specializate autorizate;

-Nu se vor spala obiecte, produse, ambalaje, materiale care pot produce poluarea solului/subsolului respectiv a apelor de suprafata/subterane;

* **Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

- Respectarea condiţiilor de montaj şi funcţionare a grupurilor de utilaje generatoare de zgomot şi vibraţii, conform agrementului tehnic şi instrucţiunilorde lucru elaborate;

- Se vor inspecta la începutul lucrului utilajele pentru a nu se depăşi nejustificat zgomotul şi vibraţiile;

- Se va respecta STAS 10.009/1988-Acustica urbana, limitele admisibile ale nivelului de zgomot si Ord.MS 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei

* **Protectia asezarii umane si a altor obiective**

-Se vor prevederile si Ord.MS 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate

-Se va respecta STAS 10.009/1988-Acustica urbana, limitele admisibile ale nivelului de zgomot si Ord.MS 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei

Refacerea ecologica a zonelor afectate de organizarea de santier.

Evitarea degradarii terenurilor invecinate amplasamentului, prin stationarea utilajelor, depozitarea de materiale, etc.;

**La finalizarea investitiei se va notifica APM Ialomita;**

 Proiectul propus nu necesită parcurgerea celorlalte etape ale **procedurii de evaluare a** **impactului asupra mediului** si de evaluare adecvată.

 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.

**Prezenta decizie contine 9(noua)pagini si a fost eliberata in 3 exemplare.**

**DIRECTOR EXECUTIV,**

**Laurentiu GHIAURU**

 **p. Şef serviciu AAA**

**Marilena POPESCU**

 Întocmit,

Luciana FLORITA