

Nr. 1934/1051/.11.2023

Proiect **DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**Nr. din .11.2023**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA CONTESTI** cu sediul înjud. Dâmbovița, comuna Contesti, sat Contesti, strada Primariei, nr. 456, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița cu nr. 1934 din data 06.02.2023, 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](https://idrept.ro/00103869.htm)** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. **[49/2011](https://idrept.ro/00139597.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare,

**Agenția pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţelor Comisiei de analiză tehnică din data de 19.10.2023, că proiectul:  **”CONSOLIDARE DC42 IN COMUNA CONTESTI, JUDETUL DAMBOVITA*”***, propus a fi amplasat în județul Dâmbovița, comuna Contesti, identificate prin extrase de C.F. nr. 72425, 72434, 72441, 72018, 72016, 72012, 71990, ***nu se supune evaluării impactului asupra mediului; nu se supune evaluării adecvate; nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă*.**

**Justificarea prezentei decizii**:

**I.** Motivele pe baza cărora s-a stabilit **luarea deciziei etapei de încadrare in procedura** de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul **se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului**, Anexa nr. 2, pct. 10, lit. e, pct. 13 lit a;

b) impactul realizării proiectului asupra factorilor de mediu va fi redus pentru sol, subsol, vegetație, fauna si nesemnificativ pentru ape, aer si așezările umane;

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

***1. Caracteristicile proiectului***

1. ***mărimea proiectului***:

Lucrarile de consolidare ale DC42 se vor executa pe traseul existent, dupa cum urmeaza

- Tronson 1 Km 0+000 – 2+982 L= 2982 m lpc = 5.50m S= 15654 mp-

- Tronson 2 Km 0+000 – 5+505 L= 5505 m lpc = 5.50m S= 30261 mp

Total L= 8487 m S= 45915mp

In Comuna Contesti se vor executa lucrari de consolidare ale DC42 pe o lungime de 8487 m si o suprafata a partii carosabile de 45915 mp. Latimea partii carosabile ale DC42 ce face obiectul prezentei notificari este 5.50m.

Traseul in plan

Lucrarile de consolidare se vor realiza cu mentinerea traseelor existente spre a se evita implicatiile necesare obtinerii de terenuri ce apartin proprietatilor private.

Pe DC42 supus consolidarii s-au facut mici corectii ale elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal realizandu-se un sistem rutier care sa asigure desfasurarea circulatiei rutiere in conditii de fluenta si cu caracter permanent.

In profil longitudinal, s-au urmarit linia terenului existent peste care se vor executa lucrarile de consolidare astfel incat sa se asigure accesul cetatenilor in gospodariile proprii si scurgerea apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere amenajate sau existente si conducerea acestora in afara ariei locuite. De asemenea, s-au facut corectii ale profilului longitudinal in zona de intersectie cu strazile deja modernizate.

In profil transversal, s-a adoptat:

- profil transversal tip I, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe amblele laturi ale partii carosabile amplasate intre marginea partii carosabile si limita proprietati. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 1 pe zonele cu podete de intrare in curti.

- profil transversal tip II, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile), santuri trapezoidale din beton si acostament consolidat pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile). Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 1 pe zonele cu podete de intrare in curti si sant trapezoidal din beton cu acostament consolidat.

- profil transversal tip III, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate pe ambele laturi ale partii carosabile. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 1 pe zonele cu santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate.

- profil transversal tip IV, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe amblele laturi ale partii carosabile amplasate intre marginea partii carosabile si limita proprietati. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 pe zonele cu podete de intrare in curti.

- profil transversal tip V, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile), santuri trapezoidale din beton si acostament consolidat pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile). Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 pe zonele cu podete de intrare in curti si sant trapezoidal din beton cu acostament consolidat.

- profil transversal tip VI, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate pe ambele laturi ale partii carosabile. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 pe zonele cu santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate.

- profil transversal tip VII, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, acostamente din piatra sparta cu latime de0.50 m si panta de 4%, santuri trapezoidale din pamant cu deschiderea superioara de 1.20 m. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 km 0+000-3+154.

- profil transversal tip VIII, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, santuri trapezoidale din beton si acostament consolidat,cu latimea de 0.75 m pe partea stanga a drumului comunal, santuri trapezoidale din pamant si acostament din piatra sparta cu latimea de 0.50 m pe partea dreapta a drumului comunal. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 km 3+154-3+279.

Structura rutiera proiectata, consta in:

- executarea lucrarilor de reparatii ale suprafetelor de beton de ciment degradate prin decaparea placii de beton degradate in grosime de 18 cm, refacerea fundatiei drumului prin asternerea de 30 cm balast amestec optimal, asternerea unui strat de beton C25/30 in grosime de 18 cm; se vor executa lucrari de colmatare fisuri si crapaturi.Dupa executarea lucrarilor de reparatii se vor executa lucrarile de consolidare prin asternerea unui strat de egalizare din BA8 in grosime minima de 2 cm, asternerea membranei antifisura de geocompozit, asternerea unui strat de BADPC22.4 in grosime de 6 cm si a unui strat de uzura din BAPC16 in grosime de 4 cm.Acest tip de sistem rutier necesar consolidarii se aplica pe cele 2 tronsoane ale DC42 pe suprafata existenta modernizata anterior.

- pentru amenajarea drumurilor laterale se vor executa lucrari de sapatura ale sistemului rutier existent pe o adancime medie de 51 cm, asternerea unei fundatii de 30 cm grosime din balast amestec optimal, asternerea unui strat de piatra sparta amestec optimal din agregate de rau in grosime de 15 cm, a unui strat de baza din ABPC22,4 in grosime de 6 cm peste care se vor asterne membrana antifisura de geocompozit, stratul de legatura din BAPC22,4 in grosime de 6 cm si stratul de uzura din BAPC16 in grosime de 4 cm.Acest tip de sistem rutier se aplica pe toate drumurile laterale pietruite,amplasate adiacent DC42 precum si pe parcarea de pe tronsonul 1 Km 0+010 stg.

- acostamentele amplasate pe zonele pe care nu exista santuri trapezoidale din beton se vor păstra pe lățimea de 0,50m,încadrând partea carosabilă pe ambele laturi ale acesteia. Se vor decapa pentru curățarea de iarba si pământ pe o adancime de 10 cm si se vor completa cu piatra sparta pe grosimea ranforsării. Acostamentele amplasate pe zonele pe care exista santuri trapezoidale din beton se vor executa astfel: se sapa si se indeparteaza sistemul rutier existent pe o adancime de 26 cm si pe latimea de 0.50 m (DC42 tronson 1) / 0.75 m (DC42 tronson 2); se asterne 20 cm piatra sparta amestec optimal si 6 cm strat de baza din mixtura ABPC22.4 dupa care se vor asterne straturile sistemului rutier folosit pentru consolidare (geocompozit antifisura,strat de legatura din BADPC22.4 in grosime de 6 cm si stratul de uzura din BAPC16 in grosime de 4 cm) . Acest tip de sistem rutier se aplica pe zonele de acostament, adiacente santurilor trapezoidale din beton, intre podetele de intrare in curti si serveste largirii partii carosabile existente si asigurarii continuitatii scurgerii apei pluviale spre santurile special amenajate.

Drumuri laterale

In vederea protejarii sistemului rutier de pe DC42 ce face obiectul consolidarii,drumurile laterale s-au amenajat, astfel:

- pe DC42 Tronson 1 s-au amenajat: 1 drum lateral la Km 0+139 dr , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 36 mp; 1 drum lateral la Km 0+191 dr , cu lungimea de 4 m si o suprafata a partii carosabile de 10 mp; 1 drum lateral la Km 2+549 dr , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 20 mp. 1 drum lateral la Km 2+753 stg , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 20 mp.

*In total, pe DC42 Tronson 1 se vor amenaja 4 drumuri laterale cu lungimea totala de 29 m si o suprafata totala carosabila de 86 mp.*

- pe DC42 Tronson 2 s-au amenajat: 1 drum lateral la Km 1+511 dr , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 29 mp; 1 drum lateral la Km 1+775 dr , cu lungimea de 3 m si o suprafata a partii carosabile de 22 mp; 1 drum lateral la Km 2+500 dr , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 34 mp. 1 drum lateral la Km 1+230 stg , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 33 mp; 1 drum lateral la Km 1+250 stg , cu lungimea de 11 m si o suprafata a partii carosabile de 71 mp; 1 drum lateral la Km 2+762 stg , cu lungimea de 4 m si o suprafata a partii carosabile de 23 mp; 1 drum lateral la Km 4+366 stg , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 45 mp; 1 drum lateral la Km 4+522 stg , cu lungimea de 4 m si o suprafata a partii carosabile de 20 mp; 1 drum lateral la Km 4+666 stg , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 55 mp.

*In total, pe DC42 Tronson 2 se vor amenaja 9 drumuri laterale cu lungimea totala de 57 m si o suprafata totala carosabila de 332 mp.*

*In total, pe DC42 se vor amenaja 13 drumuri laterale cu lungimea totala de 86 m si o suprafata totala carosabila de 418 mp*

Scurgerea apelor

*a) Podete din sant de beton armat cu capace carosabile de 0.90 m*

Pe DC42 pe zonele pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestuia s-au executat podete din santuri de beton armat cu capace carosabile de 0.90 m, dupa cum urmeaza:

- pe DC42 Tronson 1 s-au prevazut: 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+139 dr cu lungimea de 6.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+191 dr cu lungimea de 4.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+493 dr cu lungimea de 12.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+497 stg cu lungimea de 6.33 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 2+753 stg cu lungimea de 6.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 2+922 stg cu lungimea de 6.00 m;

*In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 6 podete din beton armat cu capace carosabile de 0.90m cu lungimea totala de 40.33ml.*

*In total,pe DC42 se vor executa 6 podete din beton armat cu capace carosabile de 0.90m cu lungimea totala de 40.33ml.*

*b) Sant de beton armat cu capace carosabile de 0.90 m*

Pe DC42 pe zonele pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestuia s-au executat santuri de beton armat cu capace carosabile de 0.90, dupa cum urmeaza:

- pe DC42 Tronson 1 s-au prevazut: un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+434-0+454 dr. cu lungimea de 20 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+655-0+674 dr. cu lungimea de 19 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+781-0+797 dr. cu lungimea de 16.33 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+874-0+891 dr. cu lungimea de 16.66 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+945-0+962 dr. cu lungimea de 16.66 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 1+706-1+724 dr. cu lungimea de 16.66 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+151-0+163 stg. cu lungimea de 12 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+824-0+834 stg. cu lungimea de 10 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 2+171-2+181 stg. cu lungimea de 10 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 2+228-2+254 stg. cu lungimea de 26 m;

*In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 163.33 ml de sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90m .*

- pe DC42 Tronson 2 s-au prevazut: un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+201-4+219 dr. cu lungimea de 17.66 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+252-4+259 dr. cu lungimea de 7.00 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+349-4+383 dr. cu lungimea de 33.66 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+360-4+386 stg. cu lungimea de 25.33 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+192-4+218 stg. cu lungimea de 25.66 m;

*In total, pe DC42 Tronson 2 se vor executa 109.33 ml de sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90m .*

*In total, pe DC42 se vor executa 272.66 ml de santuri din beton armat cu capace carosabile de 0.90m.*

*c) Santuri trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m*

Pe DC42 pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestora s-au executat santuri trapezoidale din beton C25/30 cu grosimea de 8 cm asezat pe un pat de nisip de 5 cm, astfel:

- pe DC42 Tronson 1 se vor amenaja: un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 731 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 0+010-0+878 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1264 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 1+683-2+982 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 919 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 0+000-0+979 stg; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 110 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 1+215-1+325 stg; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1223 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 1+699-2+982 stg;

*In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 4247 ml de sant trapezoidal din beton.*

- pe DC42 Tronson 2 se vor amenaja: un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 812 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 3+279-4+108 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1288 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 4+131-5+505 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 938 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 3+154-4+108 stg; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1247 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 4+131-5+505 stg.

*In total, pe DC42 Tronson 2 se vor executa 4285 ml de sant trapezoidal din beton.*

*In total, pe DC42 se vor executa 8532 ml de sant trapezoidal din beton.*

*d) Podete de intrare in curti*

Pentru a asigura accesul cetatenilor in gospodariile proprii, se vor amenaja podete de intrare in curti peste santurile trapezoidale din beton, astfel:

- pe DC42 Tronson 1 se vor executa: 41 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 198 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 933.60 mp intre Km 0+010-0+868 dr; 50 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 245 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1045.30 mp intre Km 1+683-2+982 dr; 60 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 283 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1301.90 mp intre Km 0+000-0+979 stg; 5 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 19 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 78.60 mp intre Km 1+215-1+325 stg; 44 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 201 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 817.70 mp intre Km 1+699-2+982 stg.

*In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 200 buc podete de intrare in curti cu lungimea totala de 946 m,amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschidere superioara de 1.50 m si o suprafata totala din beton de 4177 mp.*

- pe DC42 Tronson 2 se vor executa: 40 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 187 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1116.30 mp intre Km 3+279-4+108 dr ; 26 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 112 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 518 mp intre Km 4+131-5+505 dr; 42 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 181 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1046.15 mp intre Km 3+154-4+108 stg; 40 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 182 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 907.70 mp intre Km 4+131-5+505 stg.

*In total, pe DC42 Tronson 2 se vor executa 148 buc podete de intrare in curti cu lungimea totala de 662 m,amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschidere superioara de 1.50 m si o suprafata totala din beton de 3588.15 mp.*

Podetele de intrare in curti se executa intre marginea partii carosabile si limita de proprietate peste santurile trapezoidale din beton care isi continua sectiunea de libera scurgere si pe sub placa podetelor. Placa podetelor de intrare in curti se executa pe fundatii proprii din beton armat cu dimensiunile de 20x30 cm asezate pe o fundatie din balast cu dimensiunile 20x20 cm. Placa armata a podetelor are dimensiunea de 1.90 m, inclusiv fundatiile proprii. Diferenta dintre lungimea masurata de la marginea partii carosabila pana la limita proprietatilor si dimensiunea de 1.90 m care se executa din beton armat, se executa din beton simplu cu grosime de 12 cm asezata pe o fundatie din balast amestec optimal cu grosimea de 0.20 m. Aceasta diferenta este impartita intre marginea partii carosabila si muchia exterioara a fundatiei proprii si intre marginea opusa a fundatiei proprii si limita de proprietate. Placa se armeaza cu plasa PC52 cu diametrul de 8 mm, pe lungimea de 1.90 m.

*In total, pe DC42 se vor executa 348 bucati podete de intrare in curti cu lungimea totala de 1608 m,amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschidere superioara de 1.50 m si o suprafata totala din beton de 7765.15 mp.*

e) Santuri trapezoidale din pamant

In vederea asigurarii scurgerii apelor pluviale in lungul DC42 se vor desfunda si decolmata santurile trapezoidale din pamant, pe DC42 Tronson 2 Km0+000-3+279 stg si dr, pe o lungime de 6400 ml si cu deschiderea superioara de 1.20 m.

f) Santuri pereate cu sectiune trapezoidala

Pentru a asigura scurgerea apelor pluviale si conducerea acestora de pe partea dreapta DC42 Tronson 2 prin podetele tubulare transversale existente, pe partea stanga a DC42 Tronson 2 si deversarea lor in canalul de desecare amplasat paralel cu drumul comunal pe partea stanga a acestuia, intre acesta si capatul podetului tubular transversal se vor executa santuri pereate cu deschiderea superioara de 1.20 m, dupa cum urmeaza : un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 3 m la Km 0+772 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 7 m la Km 1+135 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 5 m la Km 1+960 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 6 m la Km 2+491 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 6 m la Km 2+633 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 5 m la Km 2+854 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 4 m la Km 3+154 stg;

*In total, pe DC42 se vor executa 36 ml de sant trapezoidal pereat cu deschiderea superioara de 1.20 m*

g) Podete din teava corugata

Pentru a asigura scurgerea apelor pluviale pe sub podetul de la km 4+522 stg se va executa un podet tubular din teava corugata Dn400, cu lungime de 5 m si un podet tubular din teava corugata Dn500, cu lungimea de 8 m, amplasat transversal la Km 4+962 care asigura deversarea apelor pluviale de pe partea stanga a DC42 pe santurile de pe strada Podetului.

h) Parcare

Pentru asigurarea unei suprafete modernizata necesara parcarii autovehiculelor in apropierea Haltei Boteni, avand in vedere spatiul disponibil necesar, se va amenaja o parcare de 225 mp necesara pentru stationarea autovehiculelor, pe DC42 Tronson 1 Km 0+010 stg.

Reparatii imbracaminti rutiere

1. *Suprafete degradate din beton de ciment*

Pe suprafetele care necesita inlocuirea sistemului rutier din cauza dalelor de beton rupte, cu rosturile blocate,fisurate se vor executa lucrari de inlocuire a intregului sistem rutier prin spargerea imbracaminti din beton de ciment,asternerea unui strat de 30 cm de balast amestec optimal, asternerea foliei de polietilena peste stratul de 2 cm de nisip,refacerea imbracamintii rutiere prin asternerea unui strat de 18 cm de beton de ciment C25/30 pana la nivelul actual al imbracamintii rutiere; pe suprafata astfel reparata se executa straturile convenite pentru consolidare. Se vor executa lucrari de colmatare ale crapaturilor din imbracamintea rutiera. Lucrarile de reparatii se vor executa pe DC42 Tronson 2, dupa cum urmeaza:

- la Km 0+000dr. se va reface sistemul rutier pe 6.00 x 2.75 m, respectiv 16.50 mp

- la Km 0+580dr. se va reface sistemul rutier pe 16.00 x 2.75 m, respectiv 44.00 mp

- la Km 0+920stg. se va reface sistemul rutier pe 4.00 x 2.75 m, respectiv 11.00 mp

- la Km 1+183stg. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 1.50 m, respectiv 30.00 mp

- la Km 1+436stg. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 1.50 m, respectiv 30.00 mp

- la Km 2+107dr. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 2.75 m, respectiv 55.00 mp

- la Km 2+178stg. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 2.75 m, respectiv 55.00mp

- la Km 2+483dr. se va reface sistemul rutier pe 19.00 x 2.75 m, respectiv 52.00 mp

- la Km 2+826dr. se va reface sistemul rutier pe 24.00 x 1.50 m, respectiv 36.00mp

- la Km 3+243dr. se va reface sistemul rutier pe 24.00 x 2.75 m, respectiv 66.00 mp

- la Km 3+534dr. se va reface sistemul rutier pe 8.00 x 2.75 m, respectiv 22.00 mp

- la Km 4+857stg. se va reface sistemul rutier pe 24.00 x 1.50 m, respectiv 36.00 mp

Suprafetele care necesita reparatii sunt marcate pe planurile de situatie.

Se vor repara cu respectarea refacerii sistemului rutier specificat mai sus 453.50 mp de imbracaminte de beton de ciment.

Deoarece suprafata care necesita reparatii se desfasoara pe toata latimea partii carosabile, pe DC42 Tronson 2 Km 4+543-4+662, pe o lungime de 119 m si o latime de 5.50 m se reface sistemul rutier prin spargerea imbracamintii din beton de ciment existente, saparea si indepartarea sistemului rutier existent pe o adancime de 49 de cm, asternerea unui strat inferior de fundatie din balast amestec optimal in grosime de 30 cm, asternerea unui strat superior de fundatie din piatra sparta amestec optimal in grosime de 15 cm, asternerea unui strat de baza din mixtura ABPC22.4 in grosime de 6 cm peste care se vor asterne straturile convenite pentru consolidare. Suprafata care necesita acest tip de reparatii este de 655 mp.

*In total, pe DC42 se vor executa 1108.50 mp de reparatii imbracaminti rutiere din beton de ciment.*

*b) Reparatii parte carosabila poduri*

Partea carosabila a podului peste raul Dambovita de la Km 1+085, cu lungimea de 113 m si o suprafata carosabila (exclusiv trotuarelor) de 863 mp se repara prin inlocuirea in totalitate a acesteia, respectiv frezarea suprafetei carosabile existente pe o adancime de 4 cm si asternerea unui strat BAPC16 in grosime de 4 cm.

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

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

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

e) ***emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort***: lucrările şi măsurile prevăzute în proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

f) ***riscul de accident, ţinându-se seama în special de substanţele şi de tehnologiile utilizate***: în timpul lucrărilor de execuție pot apare pierderi accidentale de carburanți sau lubrefianți de la vehiculele si utilajele folosite; după punerea in funcțiune a obiectivului vor fi luate masuri de securitate si paza la incendii;

***2. Localizarea proiectelor***

2.1. utilizarea existentă a terenului: Conform Certificatului de Urbanism nr. 7 /06.02.2022, terenul este situat în intravilanul si extravilanul comunei, aflat in domeniul 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: nu este cazul;
2. zonele costiere: nu este cazul;
3. zonele montane şi cele împădurite: nu este cazul;
4. parcurile şi rezervaţiile naturale: nu este cazul;
5. ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare, cum sunt: proiectul nu este amplasat în sau în vecinătatea unei arii naturale protejate;

f) zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. **[57/2007](file:///D:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%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:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%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:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00008742.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare, şi Hotărârea Guvernului nr. **[930/2005](file:///D:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00085898.htm)** pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică: proiectul nu este inclus în zone de protecţie specială desemnate;

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

h) ariile dens populate: nu e cazul;

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

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

a) extinderea impactului: aria geografică şi numărul persoanelor afectate: impactul va fi local, numai în zona de lucru, pe perioada execuţiei;

b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

c) mărimea şi complexitatea impactului: impact relativ redus şi local atât pe perioada execuţiei proiectului;

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

e) durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului: impact cu durată, frecvenţă şi reversibilitate reduse datorită naturii proiectului şi măsurilor prevăzute de acesta.

**II.** Motivele pe baza cărora s-a stabilit ca proiectul propus **nu intră** **sub incidenţa art. 28 din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr.** **57/2007** **privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice**, aprobată cu modificari și completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare:

1. amplasamentul propus nu se afla in interiorul sau în vecinatatea unei arii naturale protejate sau alte habitate sensibile.

**III.** **Motivele pe baza cărora s-a stabilit nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă:**

Conform adresei A.N. Apele Romane Administratia Bazinala de Apa Arges-Vedea nr. 15-521/AIM–01.09.2023 pentru proiectul propus NU ESTE necesara obtinerea avizului de gospodarire a apelor.

***Condiţiile de realizare a proiectului****:*

* ***Titularul are obligaţia de a urmări modul de respectare a legislaţiei de mediu în vigoare pe toata perioada de execuţie a lucrărilor şi după realizarea acestuia să ia toate măsurile necesare pentru a nu se produce poluarea apelor subterane, de suprafaţă, a solului sau a aerului***.
* ***Respectarea condițiilor impuse prin avizele solicitate în Certificatul de Urbanism.***
* ***Titularul are obligația respectării condițiilor impuse prin actele de reglementare emise/solicitate de alte autorități.***

**Pentru organizarea de şantier:**

* pentru siguranță, pe perioada executiei, se vor monta panouri de avertizare pe drumurile de acces;
* depozitarea materialelor de construcţie şi a deşeurilor rezultate se va face în zone special amenajate fără să afecteze circulaţia în zonă;
* utilajele de construcţii se vor alimenta cu carburanţi numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;
* întreţinerea utilajelor/mijloacelor de transport (spălarea lor, efectuarea de reparaţii, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri/baze de producţie autorizate;
* toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G. nr. 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor;
* deşeurile menajere se vor colecta în europubelă şi se vor preda către unităţi autorizate;
* prin organizarea de şantier nu se vor ocupa suprafeţe suplimentare de teren, faţă de cele planificate pentru realizarea proiectului;
* pentru lucrările specifice de şantier se vor utiliza toalete ecologice;
* vor fi amenajate puncte speciale pentru îndepartarea manuală sau mecanizată de pe pneurile echipamentelor și utilajelor a reziduurilor sau resturi de pamant etc. la ieșirea din șantier.

**Protecţia apelor**

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

**Protecţia aerului**

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

**-**  se vor alege trasee optime din punct de vedere al protecţiei mediului pentru vehiculele care transportă materiale de construcţie ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate şi pe drumuri care vor fi umezite;

**Protecția împotriva zgomotului**

- toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G. nr. 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor;

- în timpul execuţiei proiectului nivelul de zgomot echivalent se va încadra în limitele SR 10009:2017*/C91:2020* – Acustica - limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant, STAS 6156/1986 - Protecţia împotriva zgomotului în construcţii civile si social - culturale şi OM nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publica privind mediul de viaţă al populaţiei:

- activitatea se va desfăşura după un program stabilit, pentru ca influenţa zgomotului produs de utilaje, asupra obiectivelor învecinate să fie cât mai redusă;

**Protecţia solului**

- mijloacele de transport vor fi asigurate astfel încât să nu existe pierderi de material sau deşeuri în timpul transportului;

- utilajele de construcţii se vor alimenta cu carburanţi numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;

- întreţinerea utilajelor/mijloacelor de transport (spălarea lor, efectuarea de reparaţii, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri/baze de producţie autorizate;

***Modul de gospodărire a deşeurilor***

***Titularul are obligaţia respectării prevederilor Ordonanței de Urgenţă a Guvernului României privind protecţia mediului nr. 195/2005, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 265/2006, O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deşeurilor, aprobata prin Legea 17/2023, atât în perioada de construire cât și în cea de funcționare;***

**În perioada de construcţie**

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

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

**Lucrări de refacere a amplasamentului**

- în cazul unor poluări accidentale se va reface zona afectată;

- la încetarea activităţii se vor dezafecta construcţiile/instalaţiile existente şi se va readuce terenul la starea inițială în vederea utilizării ulterioare a terenului;

**Monitorizarea**

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

- respectarea cu stricteţe a limitelor şi suprafeţelor;

- modul de depozitare a materialelor de construcţie;

- respectarea rutelor alese pentru transportul materialelor de construcţie;

- respectarea normelor de securitate a muncii;

- respectarea măsurilor de reducere a poluării;

- refacerea la sfârşitul lucrărilor a zonelor afectate de lucrările de organizare a şantierului;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**DIRECTOR EXECUTIV**,

Laura Gabriela **BRICEAG**

|  |  |
| --- | --- |
| **Șef Serviciu A.A.A.**  Maria MORCOAȘE | **Intocmit,**  consilier A.A.A Mădălina CURSARU |
| **p. Șef Serviciu C.F.M.**  Dorela MIRICA |  |