**Ministerul Mediului, Apelor si Padurilor**

**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **Agenţia pentru Protecţia Mediului Dâmboviţa** |

Nr. 18372/11558/-------.2020

Proiect **DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**Nr. \_\_\_\_ din \_\_\_\_\_\_.2020**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA ORASUL PUCIOASA**,cu sediul în oras Pucioasa, str. Fantanelor, nr. 7, judetul Dambovita, înregistrată la sediul Agenției pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița cu nr. 18372 din 13.11.2019, 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 19.12.2019 că proiectul **”*Modernizare drumuri publice in orasul Pucioasa, judetul Dambovita”***, propus a fi amplasat în oras Pucioasa, județul Dâmbovița, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

**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. 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 proiectelor***

a) ***mărimea proiectului***:

In cadrul proiectului *“Modernizare drumuri publice in Orasul Pucioasa, judetul Dambovita”*, se vor studia un numar de 40 drumuri publice din orasul Pucioasa.

Strazile studiate sunt urmatoarele:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr. crt.** | **Denumire strada**  | **Suprafata** | **Lungime strada (ml)** |
| **1** | Str. Bela 3 | 4700 | 585.00 |
| **2** | Str. Bela 5 | 2357 | 347.00 |
| **3** | Str. Berevoiești | 8703 | 1,120.00 |
| **4** | Str. Miculești 4 | 1233 | 129.00 |
| **5** | Str. Miculești 6 | 716 | 124.00 |
| **6** | Str. Miculești 8 | 711 | 155.00 |
| **7** | Str. Miculești 2 | 1310 | 164.00 |
| **8** | Str. Miculești 3 | 987 | 156.00 |
| **9** | Str. Miculești 5 | 1062 | 213.00 |
| **10** | Str. Diaconești 1 | 1471 | 236.00 |
| **11** | Str. Diaconești 2 | 1474 | 197.00 |
| **12** | Str. Diaconesti 3 | 1723 | 235.00 |
| **13** | Str. Diaconești 4 | 811 | 99.00 |
| **14** | Str. Salcâmilor | 5987 | 756.00 |
| **15** | Str. Crinului | 3174 | 264.00 |
| **16** | Str. Sursei | 2214 | 305.00 |
| **17** | Str. Morilor 3 | 683 | 136.00 |
| **18** | Str. Morilor Prelungire | 3054 | 362.00 |
| **19** | Str. Ion Creanga | 1564 | 118.00 |
| **20** | Str. Fructelor | 6700 | 682.00 |
| **21** | Str. Liliacului 1 | 1854 | 178.00 |
| **22** | Str. Liliacului 2 | 3335 | 452.00 |
| **23** | Aleea Castanilor 1 | 1830 | 474.00 |
| **24** | Aleea Bujorului 1 | 1879 | 188.00 |
| **25** | Aleea Bujorului 2 | 748 | 133.00 |
| **26** | Brădet | 1333 | 184.00 |
| **27** | Str. Izvoare 2 | 2378 | 319.00 |
| **28** | Str. Izvoare 3 | 2911 | 396.00 |
| **29** | Str. Răzoare | 832 | 140.00 |
| **30** | Str. Viorele | 3840 | 343.00 |
| **31** | Str. Glodeni 9 | 1928 | 318.00 |
| **32** | Str. Glodeni 13 | 2006 | 265.00 |
| **33** | Str. Luceafărului | 8130 | 887.00 |
| **34** | Str. Luceafărului 2 | 3010 | 191.00 |
| **35** | Str. Duzilor | 1517 | 226.00 |
| **36** | Str. Crizantemelor | 4789 | 750.00 |
| **37** | Str. Orizont | 1250 | 188.00 |
| **38** | Str. Merișor | 2830 | 350.00 |
| **39** | Aleea Zefirului 1 | 250 | 16.00 |
| **40** | Aleea Zefirului 2 | 7430 | 732.00 |
| **41** | **Total** | **104714** | **13,113.00** |

S-au stabilit solutiile de modernizare ce constau in principal din:

* Desfacerea structurii rutiere existente si spargerea betoanelor acolo unde este cazul, pentru pregatirea asternerii straturilor de fundatie si a straturilor asfaltice astfel incat nivelul liniei rosii a fiecarui drum in parte, la finalul proiectului, sa se situeaze la nivelul proprietatilor;
* Dimensionarea unei structuri rutiere care sa raspunda atat incarcarilor din traficul actual si de perspectiva, cat si exigentelor impuse de reglementarile aflate in vigoare cu privire la verificarea actiunii inghet-dezghetului;
* Realizarea unor pante transversale si longitudinale pentru drumurile studiate, astfel incat apa pluviala sa fie evacuate rapid de pe suprafata carosabila catre dispozitivele de colectare si evacuare proiectate;
* Amenajarea dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor pluviale prin realizarea de rigole carosabile din beton si rigole de acostament care sa satisfaca pe cat posibil, avand in vedere contextul defavorabil reprezentat de faptul ca in orasul Pucioasa nu exista canalizare pluviala, evacuarea aproape in intregime a apelor, atat de pe suprafata carosabila, cat si de pe versantii adiacenti drumului, acolo unde este cazul;
* Amenajarea acceselor laterale drumurilor si/sau a drumurilor laterale ce intersecteaza drumurile studiate pe o lungime de 20.00 m, dar nu mai departe de limita de proprietate, prin realizarea unei imbracaminiti rutiere identice cu cea dimensionata in cadrul proiectului;
* Amenajarea trotuarelor pentru desfasurarea circulatiei pietonale in deplina siguranta si confort, acolo unde circulatia pietonala ar putea fi intensa astfel incat investitia sa fie justificata;
* Reabilitarea podetelor existente, inlocuirea celor existente cu unele noi daca acest lucru este necesar, iar acolo unde situatia a impus-o amplasarea de podete noi pentru evacuarea apelor din zona drumului;
* Realizarea semnalizarii orizontale si verticale pentru ca circulatia rutiera si pietonala sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort.

**Traseul in plan**

In plan, traseul proiectat al drumurilor se suprapune peste traseul existent al acestora.

Latimile partii carosabile proiectate, variaza in plan de la 2.50 m pana la 8.00 m, iar latimea platformei drumului variaza de la 3.60 pana la 12.00 m.

Razele de racordare in plan ale drumurilor studiate cu drumurile laterale sau cu drumurile clasificate (ex: DJ 710) variaza intre 1.00 si 15.00 m.

**Profilul longitudinal**

In profil longitudinal traseul drumurilor de interes local este foarte variat. Acesta pleaca de la o panta minima de 0.2% ce se regaseste pe str. Crinului si creste pana in jurul valorii de 19.60% pe strada Castanilor.

In ceea ce priveste cotele proiectate, in urma proiectarii si a implementarii solutiei in cadrul documentatiei, acestea s-a urmarit a se pastra la aceeasi valoare cu cele existente astfel incat sa nu existe probleme de inaltare a noii structuri rutiere fata de cotele limitelor de proprietate (cotele gardurilor), evitand in acest fel ca apa ce se va acumula pe partea carosabila, prin pantele transversal si longitudinale sa fie evacuate in interiorul proprietatilor riveranilor.

Avand in vedere constrangerile impuse de limitele de proprietate, precum si de declivitatile exceptionale ce s-au intalnit pe unele drumuri, nu s-au putut respecta intocmai si “ad literam” STAS 863-85, astfel incat pe unele portiuni pasii de proiectare si lungimea racordarilor verticale ies din limitele impuse de reglementarile aflate in vigoare pt drumuri de clasa tehnica IV si V.

**Profilul transversal**

In profil transversal, partea carosabila variaza de la 2.50 m la 8.00 m avand o panta de 2.50% panta unica, respective panta in acoperis pentru evacuarea apelor de pe partea carosabila.

Pe langa partea carosabila, in profilul transversal al drumurilor s-au propus sisteme de scurgere a apelor pluviale, acostamente, trotuar pietonal delimitat prin bordura carosabila care, impreuna cu partea carosabila constituie platforma fiecarui drum in parte. In functie de specificul si de constrangerile intalnite pe fiecare drum studiat, aceasta variaza de la 3.60 m pana la 12.00 m.

**Sistemul rutier**

Dimensionarea structurii rutiere s-a realizat, tinandu-se in principal cont de verificarea acesteia la actiunea inghet-dezghetului, traficul pe aceste drumuri nefiind insemnat, acesta fiind unul usor.

Astfel s-a obtinut structura rutiera de baza, aplicabila pentru drumurile cu o structura rutiera existenta din materiale granulare colmatate cu pamant, conform studiului geotehnic.

Aceasta structura rutiera are urmatoarea componenta:

***Drumuri cu structura rutiera noua***

***Solutia I – drumuri cu pante exceptionale***

* 4 cm strat de uzura din BAR 16, conform AND 605 (BA16rul, conform SR EN 13108-1);
* 6 cm strat de legatura din binder de criblura BADPC 22.4, conform AND 605 (BA22.4leg conform SR EN 13108-1);
* 20 cm strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal 0-63 mm, conform SR EN 13242+A1;
* 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242+A1.

***Solutia I – drumuri cu pante mici spre medii***

* 4 cm strat de uzura din BAPC 16, conform AND 605 (BA16rul, conform SR EN 13108-1);
* 6 cm strat de legatura din binder de criblura BADPC 22.4, conform AND 605 (BA22.4leg conform SR EN 13108-1);
* 20 cm strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal 0-63 mm, conform SR EN 13242+A1;
* 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242+A1.

***\*NOTA: Pe str. Crinului se va asterne un strat de baza cu grosime de 8cm din AB31,5 conf. AND 605, pentru a face fata conditiilor de trafic greu de pe aceasta artera.***

**Trotuare**

 Trotuarele ce urmeaza a se amenaja si amplasa in cadrul proiectului se vor delimita de partea carosabila cu borduri de tip A 20x25 cm, din beton.

 Latimea trotuarului este de min 80 cm, iar solutia aleasa pentru structura acestuia este urmatoarea:

* 3 cm strat de uzura din BA8 (BA 8 rul, conform SR EN 13108-1);
* 10 cm strat din beton de ciment C 12/15;
* 10 cm strat de fundatie din balast.

**Drumuri laterale**

Drumurile laterale ce intersecteaza drumurile studiate se vor amenaja pe o lungime de 20.00 m(dar nu mai departe de limita de proprietate) si o latime cuprinsa intre 2.00 m si 6.00 m.

Structura rutiera cu care aceste drumuri s-au amenajat este aceeasi cu cea proiectata pentru drumurile ce fac obiectul proiectului, si anume:

***Drumuri laterale cu structura rutiera noua***

***Solutia I – drumuri cu pante exceptionale***

* 4 cm strat de uzura din BAR 16, conform AND 605 (BA16rul, conform SR EN 13108-1);
* 6 cm strat de legatura din binder de criblura BADPC 22.4, conform AND 605 (BA22.4leg conform SR EN 13108-1);
* 20 cm strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal 0-63 mm, conform SR EN 13242+A1;
* 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242+A1.

***Solutia I – drumuri cu pante mici spre medii***

* 4 cm strat de uzura din BAPC 16, conform AND 605 (BA16rul, conform SR EN 13108-1);
* 6 cm strat de legatura din binder de criblura BADPC 22.4, conform AND 605 (BA22.4leg conform SR EN 13108-1);
* 20 cm strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal 0-63 mm, conform SR EN 13242+A1;
* 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242+A1.

 Inainte de asternerea structurii rutiere noi, se va executa desfacerea sistemului rutier existent acolo unde este cazul, se va realiza sapatura pana la atingerea cotei, se va nivela si compacta patul drumului, apoi se poate incepe asternerea straturilor de fundatie, iar apoi a straturilor asfaltice cu respectarea cotei drumului principal din care se desparte drumul lateral respectiv.

**Scurgerea si evacuarea apelor**

Pe drumurile studiate in prezentul proiect, colectarea si evacuarea apelor se va realiza prin rigole carosabile si rigole de acostament sau se va scurge, acolo unde situatia a permis acest lucru, gravitational la terenul natural sau la bordura.

Deversarea din rigolele se va realiza in punctele de minim, prin podetele transversale in vecinatatea drumurilor, apa scurgandu-se gravitational pe versanti sau prin vaile deja existente.

Centralizarea podetelor amplasate se poate gasi in tabelul urmator:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. Crt.** | **Nume drum** | **Pozitie kilometrica** | **Tip podet** | **Inlocuire/Reparatie/Nou** |
| **1** | Merisor | 0+120 | Φ1000 | Inlocuire |
| **2** | Bucla Cotoiu | 0+315 | Φ500 | Inlocuire |
| **3** | Berevoiesti | 0+1800+2680+7950+947 | Φ500Φ500Φ500Φ500 | NouNouNouNou |
| Dalat prefabricat D5 | 5 m | Inlocuire |
| **4** | Povarna | 0+265.54 | Φ500 | Nou |
| **5** | Bisericii | 0+055 | Φ500 | Nou |
| **6** | Statesti | 0+042 | Φ500 | Nou |

**Lucrari de consolidare**

In zona km 0+425 – km 0+500, L= 75.00 m, strada Fructelor prezinta un profil mixt avand versantul pe partea dreapta in sensul de crestere al kilometrajului, iar pe partea dreapta un profil de rambleu.

Pe aceasta zona se propune consolidarea malului de pe partea stanga a drumului, refacerea profilului transversal al drumului si realizarea unei colectari si evacuari a apelor ce vin de pe versantul de pe partea dreapta a drumului.

In acest sens, s-a realizat proeictarea unui parapet cu fundatie adancita pe diferite inaltimi in functie de diferenta de nivel dintre marginea acostamentului de pe partea stanga a drumului terenul bun de fundare. Diferenta de nivel este cuprinsa intre 1.50 si 2.50 m.

Fundatia adancita pentru consolidarea acostamentului va avea inaltimi diferite si vor fi asezate pe un strat din beton C12/15 latime de 1.50m. Fundatia adancita pentru consolidarea acostamentului se va arma cu BST500 si se vor realiza din beton de ciment C35/45.

In spatele zidului, umplutura va fi realizat cu material corespunzator.

Parapetul de protectie va fi de tip H1.

Dupa executia zidului de sprijin se va trece la refacere corpului drumului prin refacerea acostametului rupt/prabusit prin executia de terasamente depuse si compactate adecvat.

Pe toata lungimea zonei se va realiza inlocuirea dispozitivelor de scurgere a apelor cu rigole noi astfel incat, atat apele provenite din precipitatii cat si cele care se scurg gravitational de pe versantul de pe partea dreapta a drumului sa fie colectate si evacuate corespunzator.

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 atât în perioada de execuţie 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***: riscul de accident, pe perioada execuţiei lucrărilor este redus, deoarece nu se utilizează substanţe periculoase.

***2. Localizarea proiectelor***

2.1. utilizarea existentă a terenului: terenul in suprafata de 104714 mp se afla situat in intravilanul orasului Pucioasa, județul Dâmbovița; categoria de folosinta teren: intravilan drum 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*:

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: proiectul nu este amplasat în interiorul 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%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00103869.htm) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr. [**5/2000**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00033752.htm) privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a III – a – zone protejate, zonele de protecţie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. [**107/1996**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00008742.htm), cu modificările şi completările ulterioare, şi Hotărârea Guvernului nr. [**930/2005**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00085898.htm) pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică: proiectul nu este inclus în zone de protecţie specială 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 - lucrările propuse se află într-o zonă cu locuinţe individuale;

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.

***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:**

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;

**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;

**Protecţia aerului**

* transportul materialelor de construcţie şi a deşeurilor rezultate se va face pe cât posibil pe trasee stabilite în afara zonelor locuite;
* vehiculele şi utilajele utilizate vor fi verificate periodic în vederea remedierii eventualelor disfuncţii identificate;

**Protecția împotriva zgomotului**

* în timpul execuţiei proiectului şi funcţionării *Nivelul de zgomot* continuu echivalent ponderat A (AeqT)se va încadra în limitele SR 10009/1988 – Acustica Urbană - limite admisibile ale nivelului de zgomot, STAS 6156/1986 - Protecţia împotriva zgomotului in construcţii civile si social - culturale şi OM nr. 119/ 2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei, respectiv:
* 65 dB - la limita zonei funcţionale a amplasamentului
* 55 dB în timpul zilei/45 dB noaptea (intre orele 23:00 – 7:00) – la faţada clădirilor învecinate, considerate zone protejate.
* 35 dB în timpul zilei/30 dB noaptea (intre orele 23:00 – 7:00) în interiorul zonelor funcţionale ale clădirilor de locuit considerate teritorii protejate, aflate în zona de impact a activităţii desfăşurate pe amplasamentul autorizat.

**Protecţia solului**

 - se vor amenaja spaţii corespunzătoare pentru depozitarea materialelor de construcţie şi pentru depozitarea temporară a deşeurilor generate;

 - se interzice poluarea solului cu carburanţi, uleiuri uzate în urma operaţiilor de staţionare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor şi a mijloacelor de transport sau datorită funcţionării necorespunzătoare a acestora;

***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 265/2006, cu modificările şi completările ulterioare precum şi ale O.U.G. nr. 68/2016 pentru modificarea si completarea Legii nr. 211/2011, privind regimul deşeurilor.***

***De precizat ca*** materialul rezultat după realizarea săpăturilor şi excavaţiilor va fi reutilizat după o analiza a acestuia; dacă materialul va fi necorespunzător pentru realizarea umpluturilor (de ex. datorită conținutului de argilă cu caracteristici de expansiune) va fi transportat in vederea depozitarii temporare pe un teren in suprafata de 10403 mp, din vecinatatea lucrarilor, pus la dispozitie de UAT Pucioasa, amplasat in localitatea Pucioasa, nr. 5, tarla 63;

**Lucrări de refacere a amplasamentului**

**-** la finalizarea lucrărilor de construcţii se vor executa lucrări de refacere a solului; se va curăţa amplasamentul de toate tipurile de deşeuri generate pe perioada realizării proiectului;

**-** se vor lua toate măsurile pentru evitarea poluărilor accidentale, iar în cazul unor astfel de incidente, se va acţiona imediat pentru a controla, izola, elimina poluarea;

**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 destinate execuţiei lucrărilor;
* buna funcţionare a utilajelor;
* modul de depozitare a materialelor de construcţie;

**-**  modul de depozitare al deşeurilor/valorificare şi monitorizarea cantităţilor de deşeuri generate conform Ordinului nr. 856/2002; predarea deşeurilor către operatori autorizaţi în valorificarea/ eliminarea deşeurilor;

**-** respectarea normelor de securitate, respectiv a normelor de securitate a muncii;

**-** 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;

**-** se va urmări menţinerea unui nivel redus al emisiilor în aerul atmosferic datorate operaţiilor de transport materiale prin utilizarea de mijloace de transport conforme, luarea măsurilor necesare în situaţia în care se constată depăşirea standardului de calitate a aerului ambiental datorită execuţiei proiectului.

***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**,

**Mircea NISTOR**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  **Întocmit,** |
| **Șef Serviciu A.A.A.,** Maria **MORCOAȘE**   | consilier A.A.A., Florian **STĂNCESCU** |
| **Șef Serviciu C.F.M.,**  Elena **IVAȘCU**   | consilier C.F.M., Vladescu Nicoleta |