**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BRAȘOV**

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**Nr...... din ..........2024**

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu, depuse de **DRDP BRAȘOV CUI 16054368 reprezentat prin director regional TUDOR ALEXANDRU DUȚU,** cu cu sediul în județul Brașov, mun. Brașov, str. M. Kogălniceanu, nr. 13, bl. C2, sc. I, înregistrată la APM Brașov cu nr. 1935 din 12.02.2024, în baza:

* **Legii nr. 292/2018** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
* **Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sǎlbatice, aprobata cu modificǎri și completǎri prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare;

și ca urmare a completării documentației cu nr. 5354 din 17.04.2024, nr. 6310 din 13.05.2024, nr. 6414 din 14.05.2024, nr. 7919 din 12.06.2024, nr. .... din .....2024, autoritatea competentă pentru protecţia mediului **decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 04.06.2024, că proiectul **„Lucrări de punere în siguranță a sectorului de drum DN 73 A km 35+109 – 35+129, km 35+245 – 35+280, km 36+295 – 36+318, km 36+400 – 36+426, lucrări de intervenție în primă urgență – în regim de urgență”,** comuna Poiana Mărului, satul Poiana Mărului, sectorul de drum DN 73 A km 35+109 – 35+129, km 35+245 – 35+280, km 36+295 – 36+318, km 36+400 – 36+426, conform Certificatului de Urbanism nr. 64 din 30.08.2023, emis de Primăria Comunei Poiana Mărului, ***nu se supune evaluarii impactului asupra mediului, nu se supune evaluarii adecvate si nu se supune evaluarii impactului asupra corpurilor de apa.***

Justificarea prezentei decizii:

**I. Motivele pe baza carora s-a stabilit necesitatea neefectuarii evaluarii impactului asupra mediului sunt următoarele:**

1. proiectul se încadreaza în prevederile Legii nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, Anexa 2, pct. 13. a) Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevazute în anexa nr. 1 sau in prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;
2. titularul și APM Brașov au mediatizat în presa locală cât și pe pagina web atât depunerea solicitării acordului cât și decizia etapei de încadrare;
3. lipsa observațiilor din partea publicului interesat;
4. în urma analizarii criteriilor de selectie pentru stabilirea necesitatii efectuarii evaluarii impactului asupra mediului, prevăzute în Anexa 3 din Legea nr. 292/2018, s-a constatat ca proiectul analizat nu este susceptibil de a avea impact semnificativ asupra mediului, din următoarele considerente:

***1. Caracteristicile proiectului:***

 ***a) dimensiunea și conceptia întregului proiect****:*

**Amplasamentul:**

Urmare a fenomenelor meteorologice și hidrologice produse în perioada 07.07.2023 – 09.07.2023, perioadă în care județul Brașov a fost sub incidența codului portocaliu (interval valabilitate 7 iulie ora 16.00 – 8 iulie ora 06.00), cu fenomene vizate: instabilitate atmosferică accentuată, caracterizată prin averse torențiale, descărcări electrice și vijelii, cu cantități de apă cuprinse intre 30 – 40 l/mp și izolat peste 50 – 60 l/mp și sub incidența codului galben hidrologic (interval valabilitate 8 iulie ora 12.00 – 9 iulie ora 18.00), o comisie formata din reprezentanții SDN Brașov și șef district Poiana Mărului, au efectuat revizia sectorului de drum DN 73A km 23+000 – 61+000 și au constatat o serie de degradari ce necesită remediere urgentă.

Scopul acestui proiect este de reabilitare și modernizare a tronsonului din drumul național DN73A în zonele dintre localitățile Zărnești, Poiana Mărului, Șinca Nouă, judetul Brașov unde drumul prezintă degradări.

**SITUAȚIA EXISTENTĂ:**

Poziția 1 km 35+109 – 35+129 stânga

Sectorul de drum se află amplasat în intravilanul comunei Poiana Mărului. Pe acest sector de drum carosabilul este realizat din mixturi asfaltice cu o lățime medie de 6,20 m. Pe partea dreaptă a drumului scurgerea apelor este asigurată de un șanț de pământ. Pe partea stânga a drumului paralel cu acesta curge pârâul Șinca.

Albia pârâului este parțial canalizată, pe partea dreapta a acestuia (spre drum) fiind amenajat un zid din beton cu înălțimea de 1,35 m și cu o lungime de cel puțin 150,00 m, pe care este montat un parapet de siguranță de tip H4b.

Amenajarea se termină la poziția km 35+109. Talvegul este pereat cu beton iar malul stâng este din pământ. În urma fenomenelor meteorologice din perioada 07.07.2023 – 09.07.2023, pe sectorul de drum cuprins între km 35+109 – km 35+129, pe 20,00 m, malul drept a fost erodat pe cca. 2,00 m spre drum.

Pentru stoparea fenomenelor erozionale sunt necesare lucrări de amenajare a albiei în regim de urgență pentru punerea în siguranță a acestui sector de drum. La capătul amenajării existente, în amplasament este pozată o țeavă de gaz care supratraversează albia.

Poziția 2 km 35+245 – 35+280 stânga

Sectorul de drum se află amplasat în intravilanul comunei Poiana Mărului. Pe acest sector de drum carosabilul este realizat din mixturi asfaltice cu o lățime medie de 6,60 m. Pe partea dreaptă a drumului, partea carosabilă este mărginită de bordura care delimitează trotuarul. Pe partea stângă a drumului paralel cu acesta curge pârâul Șinca.

Albia pârâului este canalizată, amenajată cu ziduri din beton cu înălțimea de cca. 2,00 m si lățimea de cca. 4,90 m, pe zidul dinspre drum fiind montat un parapet de siguranța de tip H4b.

Amenajarea albiei pe malul drept se termină la poziția km 35+245, iar pe malul stâng mai continuă aproximativ 6,00 m. În urma fenomenelor meteorologice din perioada 07.07.2023 – 09.07.2023, pe sectorul de drum cuprins între km 35+245 – km 35+280, pe 35,00 m, malul drept a fost erodat pe cca. 2,00 m spre drum, provocând prăbușirea unui arbore în albie.

Pentru stoparea fenomenelor erozionale sunt necesare lucrări de amenajare a albiei în regim de urgență pentru punerea în siguranță a acestui sector de drum.

Poziția 3 km 36+295 – 36+318 dreapta

Sectorul de drum se află amplasat în intravilanul comunei Poiana Mărului. Pe acest sector de drum carosabilul este realizat din mixturi asfaltice cu o lățime medie de 7,85 m. Pe partea stânga a drumului, partea carosabilă este mărginită de bordura care delimitează trotuarul. Pe partea dreaptă a drumului paralel cu acesta curge pârâul Șinca.

Albia pârâului este canalizată, amenajată pe malul drept cu ziduri din beton cu înălțimea de cca. 1,90 m, iar pe malul stâng pe zona cuprinsă între podețul existent amplasat pe strada Laterală și podețul amplasat pe DN 73A km 36+318 cu un gabion 1.00x1.00 m pereat cu beton. În urma fenomenelor meteorologice din perioada 07.07.2023 – 09.07.2023, pe sectorul de drum cuprins între km 36+295 – km 36+318, pe 23,00 m, malul stâng a fost erodat spre drum, provocând prăbușirea gabionului pereat în albie și surparea drumului național, cu afectarea părții carosabile.

Pentru stoparea fenomenelor erozionale sunt necesare lucrări de amenajare a albiei în regim de urgență pentru punerea în siguranță a acestui sector de drum.

Poziția 4 km 36+400 – 36+426 dreapta

Sectorul de drum se află amplasat în intravilanul comunei Poiana Mărului. Pe acest sector de drum carosabilul este realizat din mixturi asfaltice cu o lățime medie de 7,00 m. Pe partea stânga a drumului, partea carosabilă este mărginită de bordura care delimitează trotuarul. Pe partea dreapta a drumului paralel cu acesta curge pârâul Șinca.

Albia pârâului este canalizată, amenajată parțial pe malul drept cu ziduri din beton cu înălțimea de cca. 1,85 m cu lungimea de 9,50 m, iar pe malul stâng pe o lungime de cca. 25,00 m cu gabioane 1.00x1.00 m și 1.00x1.50 m pereate cu beton. În urma fenomenelor meteorologice din perioada 07.07.2023 – 09.07.2023, pe sectorul de drum cuprins între km 36+400 – km 36+426, pe 26,00 m, malul stâng a fost erodat spre drum.

Pentru stoparea fenomenelor erozionale sunt necesare lucrări de amenajare a albiei în regim de urgență pentru punerea în siguranță a acestui sector de drum.

Poziția 5 km 45+867 pod peste Șinca

Albia a fost regularizată prin lucrările hidrotehnice executate odată cu reabilitarea podului în anul 2012.

Ele constau în saltele de gabioane și gabioane pozate prin fața culeelor, amonte și aval (exceptând malul drept amonte) și într-o saltea de gabioane, pe fundul albiei, pe toata lățimea podului, între culei și pile, respectiv între pile. Saltelele de gabioane și gabioanele sunt placate cu beton.

Mal stâng

• Saltea din gabioane 5.00x1.00 pe o lungime de 68,00 m

• Gabion 2.00x1.00 pe lungime de 68,00 m

• Gabion 1.00x1.00 pe o lungime de 30,00 m amonte și 26,00 m aval, întrerupt în zona culeei C2

Mal drept

• Saltea din gabioane 5.00x1.00 pe o lungime de 28,00 m

• Gabion 2.00x1.00 pe lungime de 28,00 m

• Gabion 1.00x1.00 pe o lungime de 28,00 m

Se constată degradări ale betonului de placare a gabioanelor.

Se observă subspălarea saltelei de gabioane din jurul pilei P1.

Salteaua pereată dintre pilele P1 și P2 este distrusă/ruptă la mijlocul distanței dintre cele 2 infrastructuri, apa tranzitând podul prin acea zonă, existând pericolul subspălării întregii saltele de gabioane de sub pod.

Structura rutieră existentă

Pe sectorul cuprins între pozițiile kilometrice 34+980 – 37+850 din DN 73A este următoarea:

• 30 cm îmbrăcăminte asfaltică;

• 30 cm fundație din balast de râu;

• 90 cm teren de fundare din nisip cu pietriș;

**SITUAȚIA PROPUSĂ:**

Poziția 1 km 35+109 – 35+129 stânga

Pe sectorul de drum afectat de fenomenele meteorologice se propune amenajarea albiei prin prelungirea lucrărilor existente pe o lungime de 20,00 m.

Astfel se va realiza o cuvă din beton C30/37 armată cu armatură BST500S în continuarea zidului existent de pe malul drept, asigurând conlucrarea cu acesta prin ancore chimice. La ambele capete ale cuvei, îngropat se va realiza câte un pinten din beton armat cu dimensiunile 0.50x1.25 m având lățimea egala cu lățimea cuvei (inclusiv pereții acesteia).

În spatele pereților cuvei se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil (400g/mp). Atât pereții cuvei cât și fundul acesteia vor fi prevăzute cu barbacane cu diametrul de 110 mm. Barbacanele amplasate pe fundul cuvei vor fi învelite cu același tip de material geotextil.

După cuva se va realiza o risbermă din saltele de gabioane pe o lungime de 5,00 m pentru racordarea între talvegul din beton și albia de pământ precum și de atenuare a vitezei apei. Risberma va fi așezată pe geotextil (400g/mp).

Din calculele hidraulice efectuate rezultă că:

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 2 %;

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 1 %.

Se va reface terasamentul dintre zidul de sprijin din beton armat/cuva din beton armat și acostamentul drumului inclusiv terasamentul de sub acostamentul drumului și prevederea unui strat de 20 cm piatră spartă pe acostament

Se va prevedea parapet de protecție H4b pe zidul de sprijin nou executat.

Poziția 2 km 35+245 – 35+280 stânga

Pe sectorul de drum afectat de fenomenele meteorologice se propune amenajarea albiei prin prelungirea lucrărilor existente pe o lungime de 35,00 m.

Astfel se va realiza o cuvă din beton C30/37 armată cu armatură BST500S în continuarea zidului existent de pe malul drept, asigurând conlucrarea cu acesta prin ancore chimice. La ambele capete ale cuvei, îngropat se va realiza câte un pinten din beton armat cu dimensiunile 0.50x1.25 m având lățimea egala cu lățimea cuvei (inclusiv pereții acesteia).

În spatele pereților cuvei se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil (400g/mp). Atât pereții cuvei cât și fundul acesteia vor fi prevăzute cu barbacane cu diametrul de 110 mm, dispuse conform planurilor atașate (4.1, 4.2, 4.3, 4.4). Barbacanele amplasate pe fundul cuvei vor fi învelite cu același tip de material geotextil.

După cuva se va realiza o risbermă din saltele de gabioane pe o lungime de 5,00 m pentru racordarea între talvegul din beton și albia de pământ precum și de atenuare a vitezei apei. Risberma va fi așezată pe geotextil (400g/mp).

Din calculele hidraulice efectuate rezultă că:

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 2 %;

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 1 %.

Se va reface terasamentul dintre zidul de sprijin din beton armat/cuva din beton armat și acostamentul drumului inclusiv terasamentul de sub acostamentul drumului și prevederea unui strat de 20 cm piatră spartă pe acostament

Se va prevedea parapet de protecție H4b pe zidul de sprijin nou executat.

Poziția 3 km 36+295 – 36+318 dreapta

Pe sectorul de drum afectat de fenomenele meteorologice se propune amenajarea albiei prin prelungirea lucrărilor existente pe o lungime de 23,00 m.

Astfel se va realiza o cuvă din beton C30/37 armată cu armatură BST500S în continuarea zidului existent de pe malul drept, asigurând conlucrarea cu acesta prin ancore chimice. La ambele capete ale cuvei, îngropat se va realiza câte un pinten din beton cu dimensiunile 0.50x1.25 m având lățimea egala cu lățimea cuvei (inclusiv pereții acesteia).

În spatele pereților cuvei se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil (400g/mp). Atât pereții cuvei cât și fundul acesteia vor fi prevăzute cu barbacane cu diametrul de 110 mm. Barbacanele amplasate pe fundul cuvei vor fi învelite cu același tip de material geotextil.

După cuva se va realiza o risbermă din saltele de gabioane pe o lungime de 10,00 m pentru racordarea între talvegul din beton și albia de pământ precum și de atenuare a vitezei apei. Risberma va fi așezată pe geotextil (400g/mp).

Din calculele hidraulice efectuate rezultă că:

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 2 %;

• secțiunea nu tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 1 %.

Se va reface terasamentul dintre zidul de sprijin și acostamentul drumului, inclusiv terasamentul de sub acostamentul drumului.

Se va reface acostamentul cu prevederea a 20 cm piatră spartă;

Se va reface structura rutieră a drumului pe cca 23,00 m lungime și 0.50 – 1.00 m lățime;

Se va decolmata albia podețului existent în amonte pe cca 20,00 m cât și sub podeț;

Se va recupera parapetul existent sau se va prevede parapet nou H4b pe zid;

Pentru refacerea părții carosabile afectate se va lua în considerare următoarea structura rutieră, echivalentă cu cea existentă:

• 4 cm beton asfaltic BA 16 (EB 16, rul 70/100)

• 6 cm binder de criblură BAD 22,4 (EB 22,4, leg 70/100)

• 20 cm strat de piatră spartă, SREN 13242 + A1

• 30 cm fundație din balast, SREN 13242+A1

• Acostamentul drumului se va consolida cu 20 cm piatră spartă.

Poziția 4 km 36+400 – 36+426 dreapta

Pe sectorul de drum afectat de fenomenele meteorologice se propune amenajarea albiei prin prelungirea lucrărilor existente pe o lungime de 26,00 m.

Astfel se va realiza o cuvă din beton C30/37 armată cu armatură BST500S în continuarea zidului existent de pe malul drept, asigurând conlucrarea cu acesta prin ancore chimice. La capătul cuvei, îngropat se va realiza un pinten din beton cu dimensiunile 0.50x1.25 m având lățimea egala cu lățimea cuvei (inclusiv pereții acesteia).

În spatele pereților cuvei se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil (400g/mp). Atât pereții cuvei cât și fundul acesteia vor fi prevăzute cu barbacane cu diametrul de 110 mm, dispuse conform planurilor atașate (4.1, 4.2, 4.3, 4.4). Barbacanele amplasate pe fundul cuvei vor fi învelite cu același tip de material geotextil.

Înainte de cuva se va realiza o risbermă din saltele de gabioane pe o lungime de 5,00 m pentru racordarea între talvegul din beton și albia de pământ precum și de atenuare a vitezei apei. Risberma va fi așezată pe geotextil (400g/mp).

Din calculele hidraulice efectuate rezultă că:

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 2 %;

• secțiunea nu tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 1 %.

Se va reface terasamentul drumului dintre zidul de sprijin din beton armat/cuva din beton armat executat și acostamentul drumului.

Se va reface acostamentul drumului (terasament) inclusiv structura rutieră cu 20 cm piatră spartă.

Se va prevedea parapet de protecție H4b pe zidul de sprijin nou executat.

Poziția 5 km 45+867 pod peste Șinca

Se vor realiza lucrări de calibrare a albiei și a malurilor în zona amonte de podul existent, pe maxim 3 lungimi de pod, pentru sporirea capacitații de scurgere și de asigurare a nivelelor debitelor de 2 % respectiv 1 %. Cu materialul rezultat din calibrarea albiei se vor realiza diguri ce vor contura albia.

Se vor demola betoanele și saltele de gabioane distruse din deschiderea 2.

Lucrările hidrotehnice existente se vor proteja cu anrocamente pentru împiedicarea subspălării / afuierii locale a acestora.

Din calculele hidraulice efectuate rezultă că:

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 2 %;

• secțiunea tranzitează debitul cu probabilitate de depășire de 1 %.

Circulația pe timpul execuției lucrărilor

Pe perioada desfășurarii lucrărilor de intervenție circulația auto se va desfășura pe drumul național DN 73A pe jumătate de cale.

**Organizarea de șantier**

Lucrările necesare organizării de șantier vor cuprinde:

* construcţii şi instalaţii ale Antreprenorului, echipate cu mijloace la alegerea lui, care să-i permită să satisfacă obligaţiile de execuţie şi calitate, de relaţii cu Beneficiarul, precum şi cele privind controlul execuţiei;
* toate materialele, instalaţiile şi dispozitivele, sistemele de control necesare execuţiei, în conformitate cu prevederile din proiect, caietul de sarcini, normativele în vigoare şi protejarea mediului.

Pentru amenajarea organizărilor de şantier sunt necesare următoarele lucrări:

* delimitarea şi împrejmuirea incintei organizării de şantier;
* pregătirea suprafeţei de teren în vederea amplasării dotărilor necesare;
* trasarea pe teren a amplasamentului construcţiilor, drumurilor de acces, birouri, magazii, depozite, parcări pentru mijloace de transport şi utilaje necesare realizării proiectului;
* organizarea depozitelor de materiale, materii prime şi deşeuri cu amenajarea corespunzătoare a spaţiilor de depozitare prin realizarea de platforme betonate, şanţuri perimetrale pentru colectarea eventualelor pierderi accidentale. Vor fi amenajate zone prevăzute cu platformă impermeabilă, împrejmuire şi mijloace de avertizare pentru stocarea sau depozitarea temporară a materiilor prime, materialelor şi deşeurilor;
* amplasarea containerelor cu destinaţie de birouri, magazii;
* procurarea şi amplasarea pichetelor PSI şi semnalizarea conform prevederilor legale în vigoare;
* asigurarea iluminării obiectivelor.

Mijloacele de transport şi utilajele constau în: buldoexcavatoar, excavatoare, încărcătoare frontale, autocamioane, autobasculante, macarale, cisterne pentru apă, etc.

**Lucrări de refacere** **a amplasamentului în zona afectată de execuţia investiţiei**

La finalizarea lucrărilor de construcţie, antreprenorul va asigura refacerea cadrului natural al zonelor ocupate temporar şi a celor incluse în limita de construcţie.

Zonele afectate de lucrările de construcţie vor fi aduse la o stare care să reprezinte cât mai fidel starea naturală a zonelor afectate şi să asigure integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere.

Aceste lucrări se vor realiza prin igienizarea zonei (îndepărtarea în totalitate a deşeurilor rezultate în urma activităţilor specifice fronturilor de lucru, inclusiv deşeuri menajere), plantarea de specii din vegetaţia specifică zonei.

Lucrările de refacere au atât scopul de a asigura refacerea peisagistică a zonelor afectate, cât şi acela de reducere a riscului de pătrundere şi instalare a speciilor vegetale alohtone invazive pe suprafaţele afectate, ceea ce ar periclita zonele naturale din proximitatea proiectului propus, conducând la creşterea suprafeţelor de habitate alterate.

Lucrările de refacere pot avea diferite grade de complementaritate cu alte măsuri de reducere a impactului asupra mediului, cum ar fi de reducere a impactului asupra calităţii aerului sau a măsurilor de refacere a conectivităţii ecologice a zonelor afectate.

Lucrările de refacere a amplasamentului se pot clasifica în următoarele categorii principale:

• lucrări pentru refacerea zonelor ocupate de organizarea de şantier – în urma dezafectării acesteia, a evacuării materialelor şi utilajelor, amplasamentul va fi amenajat conform categoriei de utilizare anterioară ocupării acesteia.

Pentru orice lucrare de refacere şi amenajare cu vegetaţie a zonelor afectate de proiect se vor folosi doar speciile din compoziţia fitocenotică locală (corespunzătoare zonelor asupra cărora s-a intervenit sau aflate în apropierea zonelor afectate). Se va interzice utilizarea oricăror specii de plante străine (non-native).

***b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate –*** nu este cazul;

***c) utilizarea resurselor naturale în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversitatii:*** *nu este cazul;*

***d)*** ***cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate –***

Tipuri de deșeuri generate:

În perioada de construire sunt generate următoarele categorii de deșeuri:

pământ și materiale excavate (piatră, spărturi de piatră, beton); categoria 17;

cod 17 01 01 beton;

cod 17 01 04 pământ și materiale excavate;

deșeuri de materiale de construcții amestecate; categoria 17,

cod 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice fără conținut de substanțe periculoase;

cod 17 02 01 – 17 02 03: lemn, sticlă, materiale plastice;

cod 17 05 00 pamant și materiale excavate sau dragate;

cod 17 09 00 deșeuri amestecate de materiale de construcții;

cod 17 04 07 metale (inclusiv aliajele lor), amestecuri metalice;

cod 17 04 11 deșeuri de la realizarea racordului electric;

cod 17 04 metale (inclusiv aliajele lor): cod 17 04 05 fier și oțel; cod 17 04 07 amestecuri metalice

deseuri reciclabile: categoriile 15 si 20,

cod 15 01 01 ambalaje de hârtie-carton;

cod 15 01 02 ambalaje de plastic;

cod 15 01 03 ambalaje din lemn;

cod 15 01 07 ambalaje de sticlă;

cod 20 01 01 deșeuri de hârtie și carton;

cod 20 01 39 materiale plastice;

cod 20 01 38 lemn;

deseuri municipale amestecate (deșeuri menajere): categoria 20, cod 20 03 01.

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

**Pentru protecţia calității APELOR:**

* *sursele de poluanți pentru ape*

În perioada de execuţie principalele surse de poluanţi sau presiuni asupra apelor vor fi reprezentate de:

• realizarea lucrărilor de artă care pot genera modificări ale parametrilor hidromorfologici şi calitativi ai cursurilor de apă în care se realizează lucrările (cresterea turbiditatii in corpul de apa datorita lucrarilor de decolmatare, etc);

• lucrările de manevrare a solului si a materialului rezultat din lucrarile propuse ase realiza si care au fost descrise in capitolele anterioare, generatoare de particule de pământ ce pot ajunge în apele de suprafaţă. În cazul unor cantităţi mari de pulberi, acestea se pot acumula în cursul de apă generând modificarea turbidităţii apei şi afectarea florei şi faunei acvatice;

• ape uzate provenite în urma activităţii de spălare a utilajelor;

• traficul din şantier spre şi dinspre frontul de lucru sau zonele din care sunt aduse materialele de construcţie (cariere, balastiere, gropi de împrumut);

• scurgeri accidentale de substanţe chimice, carburanţi şi uleiuri provenite de la funcţionarea utilajelor implicate în lucrările de construcţie sau datorate manevrării defectuoase a autovehiculelor de transport;

• manipularea şi punerea în operă sau depozitarea necorespunzătoare a materialelor utilizate în execuţia lucrărilor (beton, pământ, agregate etc.), care pot ajunge în apele de suprafaţă prin antrenarea de către apele pluviale;

• depozitarea şi gestionarea necorespunzătoare a deşeurilor rezultate în urma lucrărilor de construcţie;

• gestionarea necorespunzătoare a apelor uzate menajere rezultate în grupurile sanitare din cadrul organizării de şantier;

• spălarea utilajelor şi a mijloacelor de transport la nivelul organizăriii de şantier.

Impactul generat in perioada de executie a lucrarilor va fi local, doar pe durata executiei lucrarilor si se va reduce din punct de vedere al magnitudinii daca se respecta recomandarile din prezentul raport (printre care si executia lucrarilor esalonat, mai ales a celor care pot afecta corpul de apa de suprafata).

Lucrările care fac obiectul acestui memoriu nu vor produce impact negativ în perioada de operare.

Singura sursa de impact asupra corpului de apa care poate fi mentionata este reprezentata de scurgerile de substante folosite pe timpul iernii pentru curatarea carosabilului sau eventuale scurgeri de substante periculoase in cazul producerii unor accidente rutiere in care sunt implicate vehicule ce transport substante periculoase sau scurgeri de produse petroliere de la acestea in urma impactului.

**Pentru protecţia calității AERULUI:**

* *sursele de poluanți pentru aer, poluanți,*

Sursele de impurificare ale atmosferei, caracteristice perioadei de construire sunt:

* pulberi în suspensie şi sedimentabile provenite din activitățile de execuție a lucrărilor proiectate (lucrari de demolare a caii de rulare a drumului si la suprastructura podului, a parapetului pietonal, lucrari de reparatii si consolidare la nivelul talpilor inferioare si a inimilor grinzilor principale, la nivelul antretoazelor, lucrari de reparatii la nivelul imbracamintii caii de rulare, etc);
* emisii provenite de la arderea carburanților în motoarele unor utilaje (CO, NOx, SO2);
* gaze de eşapament provenite de la utilajele/mijloacele de transport implicate în activitățile de construcții proiectate.
* Utilajele necesare lucrărilor nu vor lucra simultan. Pentru limitarea emisiilor de pulberi se recomandă ca utilajele să fie verificate din punct de vedere tehnic, drumurile să fie umectate în perioada secetoasă. Concentrațiile maxime de substanțe poluante în aer prognozate nu vor depăşi valorile CMA (Concentrație Maximă Admisă) şi se vor încadra în intervalul 0,2-0,5 CMA.
* Limita superioară a intervalului este posibil să se realizeze în perioada de construcție, iar limita minimă în perioada de operare.
* Referitor la poluarea cu pulberi a aerului, din experiența şantierelor de construcții se poate aprecia că, în perioadele lipsite de precipitații, pe traseele de circulație a mijloacelor de transport şi în zonele de activitate a utilajelor pot fi depăşite de 2-3 ori valorile CMA, de 0,5 mg/mc.
* Prin asimilare cu circulaţia pe drumurile publice, concentraţiile de substanţe poluante rezultate din activitatea utilajelor şi circulaţia mijloacelor de transport, pot fi cuprinse în următoarele intervale:
* NOx 0,04 - 0,08 mg/m3;
* COV 0,2 - 0,4 mg/m3;
* CO 0,3 - 0,6 mg/m3.
* Aceste valori se pot realiza în perioade scurte de timp, în condiţii meteorologice defavorabile (vânt perpendicular pe drum cu viteză de 2 m/sec).
* Cea mai defavorabilă situaţie este cea în care toate utilajele sunt în funcţiune, lucru care este exclus, datorită faptului că utilajele necesare desfăşurării lucrărilor nu vor lucra simultan.
* Pentru limitarea emisiilor de pulberi se recomandă ca drumurile să fie umectate în perioadele secetoase. De asemenea, se recomandă ca utilajele şi mijloacele de transport utilizate să fie în stare tehnică bună.
* Zonele de poluare cu pulberi/particule materiale sunt limitate ca extindere. Conform US-EPA AP42, particulele cu diametrul mai mare de 100 pm se depun în scurt timp, zona de depunere nedepăşind 10 m de la marginea drumului de circulatie al vehiculelor. Particulele cu diametrul cuprins între 30 pm şi 100 pm se depun până la 100 m lateral drumului şi respectiv pulberile în suspensie, se depun la distanţe mai mari de 100 m. Este dificil de făcut o evaluare a poluării aerului cu pulberi, cantităţile şi distanţele de depunere ale acestora depinzând de natura căii de rulare (asfalt, beton, pământ), de natura materialelor vehiculate, de condiţiile meteorologice.
* Emisiile de compuşi nocivi rezultaţi de la motoarele cu ardere internă sunt relativ scăzute, atât în concentraţie cât şi în debite masice, fapt ce va avea un efect nociv semnificativ asupra mediului. Impactul asupra aşezărilor umane va fi semnificativ pe termen scurt (lucrarile se vor executa in zonele limitrofe zonelor rezidentiale), insa dupa finalizarea lucrairlor impactul resimti va fi doar cel generat de traficul auto (similar cu cel de dinainte de executia lucrarilor).
* În perioada de exploatare nu exista surse de poluare a aerului care să producă vre-un impact in zona tronsonului de drum care face obiectul memoriului mai mari decat in momentul de fata (cand nu sunt executate lucrarile). Acesta este destinat traficului rutier, astfel ca vor exista emisi de la gazele de esapament ale masinilor care tranziteaza zona, insa acesta se va incadra in limitele admise cu respectarea din partea participantilor la trafic a recomandarii de a avea inspectiile tehnice periodice ale vehiculelor efectuate.
* *instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă*

În etapa de construcţie, având în vedere că sursele de poluare asociate activităților care se vor desfășura, sunt surse libere, mobile, deschise și au cu totul alte particularitati decât sursele aferente unor activități industriale sau asemănătoare, nu se poate pune problema unor instalații de captare – epurare – evacuare în atmosfera a aerului impurificat și a gazelor reziduale.

Pentru reducerea emisiilor de poluanţi în atmosferă se propun urmatoarele măsuri:

-limitarea emisiilor de particule generate de activităţile de manevrare a maselor de pământ se va realiza prin:

- activităţi de umectare a suprafeţelor;

- acoperirea autovehiculelor transportatoare încărcate cu materiale pulverulente;

- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor grele pentru transportul materialelor;

- depozitarea materialelor fine în depozite închise sau zone îngrădite şi acoperite pentru a se evita dispersia acestora datorită vântului;

- organizările pentru şantierele de construcţii vor fi prevăzute cu puncte de spălare a autovehiculelor la ieşirea din şantier, stropirea drumurilor de acces pe o rază de 100 m în jurul ieşirii din şantier, etc.

- utilizarea unor echipamente şi utilaje conforme din punct de vedere tehnic cu cele mai bune tehnologii existente;

- asigurarea unui management corect al materialelor utilizate în perioada de construcţie;

- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;

- respectarea graficului de executie a lucrarilor cu luarea în considerare a conditiilor locale și a conditiilor meteorologice din zona in vederea reducerii emisiilor de pulberi in suspensie si mai ales a transportului acestora catre zonele locuite din apropiere.

În etapa de operare nu sunt prevăzute instalaţii pentru reţinerea şi dispersia poluanţilor atmosferici. Se recomanda ca vehiculele care vor tranzita zona sa aiba verificarile tehnice periodice efectuate pentru a se evita producerea de concentratii crescute in atmosfera de la gazele de esapament ale vehiculelor.

Substanțele poluante pentru atmosferă se vor încadra în valorile limită pentru **imisii** stabilite de Legea nr. 104/2011 și STAS 12574/1987 și în valorile limită pentru **emisii** stabilite de Ord. nr. 462/1993 al MAPM, actualizat în 2016.

**Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

* *sursele de zgomot și de vibrații*

În conditii de activitate normala, nivelul de zgomot în zona amplasamentului și la limita acestuia este mai mic decât nivelul de zgomot admisibil.

Procesele tehnologice de execuție a lucrărilor de construcții implică folosirea unor grupuri de utilaje cu funcții adecvate. Aceste utilaje în lucru reprezintă surse de zgomot și vibratii.

În perioada de execuție a lucrărilor, sursele de zgomot sunt grupate după cum urmează:

* în fronturile de lucru, zgomotul este produs de functionarea utilajelor de constructii specifice lucrarilor (excavari și curatiri în amplasament, realizarea structurilor proiectate, etc) la care se adauga aprovizionarea cu material;
* pe traseele din șantier și din afara lui, zgomotul este produs de circulația autovehiculelor care transportă materialele necesare execuției lucrărilor.

Condițiile de propagare a zgomotelor depind fie de natura utilajelor și de dispunerea lor, fie de factori externi suplimentari cum ar fi:

* fenomenele meteorologice și în particular: viteza și direcția vântului, temperatura aerului;
* absorbția undelor acustice de către sol;
* absorția undelor acustice în aer, depinzând de presiune, temperatură;
* umiditatea relativă;
* topografia terenuui;
* vegetația din zonă.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustică ale principalelor utilaje folosite și numărul acestora într-un anumit front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelurile de zgomot și distanțele la care acestea se înregistrează.

Utilajelele folosite și puterile acustice asociate aproximative sunt:

buldozere Lw – 115 dB(A)

încărcătoare Lw – 112 dB(A)

excavatoare Lw – 117 dB(A)

finisoare Lw – 115 dB(A)

basculante Lw – 107 dB(A).

Suplimentar impactului acustic, utilajele de constructie, cu mase proprii mari, prin deplasările lor sau prin activitatea desfășurată în punctele de lucru constituie surse de vibrații.

O altă sursă principală de zgomot și vibratii în zona frontului de lucru este reprezentat de circulația mijloacelor de transport. Pentru transportul materialelor (pământ, balast, beton, etc) se folosesc basculante/autovehicule grele cu sarcină de câteva tone până la maxim 16 tone.

Pentru perioada de execuție a lucrărilor, zgomotul la sursă și cel de câmp apropiat au caracteristici acustice corespunzatoare naturii și dispunerii utilajelor.

În etapa de operare sursele de zgomot sunt reprezentate de traficul rutier.

Principala sursa generatoare de zgomot datorată funcționării obiectivului este reprezentată de traficul auto. Acesta este dominat de spectrul de frecvențe joase, dificil de ecranat și este însoțit de vibrații, care nu se vor face resimțite – valori neglijabile.

Nivelul zgomotului va respecta prevederile STAS 10009/2017-privind zgomotul ambiant.

***protecția împotriva radiațiilor***

* *sursele de radiații*

Pe amplasament nu se desfășoară activități care să genereze radiații.

**Protecția solului și a subsolului:**

* *sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime*

Sursele posibile de poluare a solului în perioada de construcţie sunt:

* degradarea calităţii solului ca urmare a lucrărilor de manevrare a maselor de pământ şi a depozitării necorespunzătoare;
* gestionarea necorespunzătoare a materialelor de construcţii şi a deşeurilor rezultate în urma lucrărilor, precum şi a deşeurilor de tip menajer rezultate de la personalul implicat în execuţia lucrărilor;
* scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianţi şi alte substanţe chimice de la autovehiculele şi utilajele implicate în realizarea lucrărilor;
* gestionarea necorespunzătoare a apelor uzate generate în etapa de execuţie a lucrărilor (ape uzate menajere, ape uzate tehnologice din organizarea de şantier);
* traficul vehiculelor şi utilajelor implicate în realizarea obiectivului. Odată cu impurificarea aerului, există posibilitatea ca o anumită cantitate din poluanţii atmosferici să ajungă pe sol, putând conduce la modificarea caracteristicilor acestuia.

Sursele posibile de poluare a solului în perioada de operare sunt:

* traficul rutier – prin generarea de concentratii mai ridicate de poluanți.
* *lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului*

În perioada de executie a lucrărilor care fac obiectul acestui memoriu, pentru a preveni poluarea solului și a subsolului în zona amplasamentului, se recomandă o serie de măsuri, cum ar fi:

• evitarea depozitării necontrolate și în spații neamenajate a deșeurilor rezultate din activitățile de construcții;

• luarea de măsuri provizorii prin dotarea cu material absorbant, astfel încât în cazul producerii unei poluări accidentale cu produse petroliere să se poată interveni în cel mai scurt timp posibil.

În perioada de operare, sursa de contaminare a solului o constituie traficul auto însă nu vor exista concentrații semnificative de poluanți care să conducă la contaminarea solului.

***f) riscul de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice –*** Lucrările vor fi executate numai cu societăți autorizate, astfel încât să nu existe risc de accidente; prin proiect au fost luate toate măsurile de siguranță astfel încât să nu existe risc de accident.

**g) *riscurile pentru sănătatea umană:***

Atât în perioada de execuție a lucrărilor, cât și în perioada de operare populația din zona de locuințe nu va fi afectată.

În zona limitrofă amplasamentului pe care se vor executa lucrări nu există alte obiective de interes, care să fie periclitate pe durata execuției lucrărilor, sau după punerea în operă a acestora.

Obiectivele privind reducerea expunerii populației la zgomot și la substanțe poluante sunt îndeplinite prin măsurile considerate pentru factorii de mediu zgomot, apă și aer.

Pentru prevenirea și ameliorarea poluării asezărilor umane din zona limitrofă proiectului, a drumurilor de acces spre/dinspre perimetrul analizat, în timpul transportului materialelor, pe toată durata de execuție a lucrărilor de construcții proiectate este necesară:

* acoperirea cu prelate a basculantelor pe timpul transportului materialelor care generează praf și/sau umectarea lor;
* stropirea materialelor în zona de depunere și a căii de rulare (parcărilor de acces în perimetrele de lucru și în zonele exterioare);
* restricționarea vitezei autobasculantelor la 25 – 30 km/h.

***2. Amplasarea proiectelor:***.

***a) utilizarea actuala și aprobata a terenurilor***

În temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr. 34090/98 faza PUG, aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Brașov nr.110/23.12.99 și HCL Poiana Mărului nr. 56/2019:

* folosința actual: drum național - DN 73 A;
* destinația stabilită prin planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate: teren cu categoría de folosință *drum național* este situat pe teritoriul administrativ al comunei Poiana Mărului în intravilan și în extravilan și conform PUG are destinația **drum public** – **drum național** Sectorul de drum **km 35+109 – 35+129, km 35+245 – 35+280, km 36+295 – 36+318, km 36+400 – 36+426 parte din drumul național DN73 A se află în intravilanul Comunei Poiana Mărului.**.

***b) bogatia, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zona și subteranul acestuia –*** nu este cazul;

***c) capacitatea de absorbtie a mediului natural, acordandu-se o atentie speciala următoarelor zone:***

***i) zonele umede, zone riverane, guri ale raurilor*** -nu este cazul;

***ii) zonele costiere și mediul marin*** -nu este cazul;

***iii) zonele montane și forestiere –*** nu este cazul;

***iv) rezervatii și parcuri naturale –*** nu este cazul;

***v) zone clasificate sau protejate conform legislatiei în vigoare:*** ***zone Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislatia privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei salbatice; zonele prevăzute de legislatia privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului national – Sectiunea a III – a – zone protejate, zonele de protectie instituite conform prevederilor legislatiei din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și marirea zonelor de protectie sanitara și hidrogiologica –*** nu este cazul;

***vi) zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislatia nationala și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se considera ca exista astfel de cazuri-*** *nu este cazul*

***vii) zone cu densitate mare a populatiei –*** proiectul nu se desfasoara in apropierea zonelor de locuinte;

***viii) peisajele și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic –*** nu este cazul;

***3. Tipurile și caracteristicile impactului potential:***

***a) importanta și extinderea spatiala a impactului: zona geografica și dimensiunea populației care poate fi afectată –*** nu este cazul;

***b)* *natura impactului* -** nu este cazul;

***c) natura transfrontiera a impactului –*** nu este cazul;

***d) intensitatea și complexitatea impactului –*** impact redus;

***e) probabilitatea impactului –*** redusa, doar pe perioada executarii lucrărilor propuse prin proiect;

***f) debutul, durata, frecventa și reversibilitatea preconizate ale impactului –*** pe perioada executarii lucrărilor durata impactului va fi scurta.

***g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate*** *–* exploatare agregate minerale;

***h) posibilitatea de reducere efectiva a impactului –*** *nu este cazul;*

**II. Motivele pe baza carora s-a stabilit necesitatea neefectuarii evaluarii adecvate, sunt următoarele:**

* proiectul **nu intra** sub incidentaOUG nr. 57/2007 *privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei salbatice*, cu modificarile și completarile ulterioare;

**III. Motivele pe baza carora s-a stabilit necesitatea neefectuarii evaluarii impactului asupra corpurilor de apa:**

- proiectul **intră** sub incidenţa art. 48 si **intra** sub incidenta art. 54 din Legea apelor nr.107/1996, cu modificările şi completările ulterioare.

Pentru realizarea proiectului a fost emis Avizul de gospodarire a apelor nr. 29 din 24.04.2024, emis de SGA Brașov.

Se vor respecta conditiile impuse prin Avizul de gospodãrire a apelor,..............

**Conditiile de realizare a proiectului:**

1. Se vor respecta prevederile OUG nr. 195/2005 privind Protecția Mediului aprobată cu modificări și completări ulterioare prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
2. Pe tot parcursul execuție lucrărilor se vor respecta prevederile legislaţiei de mediu în vigoare, condiţiile impuse prin toate actele de reglementare emise de autorităţile implicate şi proiectul înaintat spre avizare;
3. Se va evita afectarea de către infrastructura temporară, creată în perioada de desfăşurare a proiectului, a altor suprafeţe decât cele pentru care a fost emisă prezenta aprobare de dezvoltare;
4. Se vor respecta in integralitate, prevedereile OUG nr. 92/2021 privind regimul deseurilor, cu modificarile si completarile ulterioare, aprobate prin Legea nr. 17/2023 pentru aprobarea Ordonantei de Urgenta a Guvernului nr. 92/2021 privind regimul deseurilor.
5. Drumurile de acces şi tehnologice, toate zonele a căror suprafaţă (învelişul vegetal) a fost afectată, vor fi refăcute şi vor fi redate folosinţelor iniţiale;
6. Răspunderea pentru refacerea amplasamentului, drumurilor de acces și tehnologice, etc. revine în totalitate titularului de proiect;
7. Se va acorda atenţie manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite; Se vor lua măsuri corespunzatoare de a nu degrada sau ocupa terenul din zona limitrofa;
8. Deșeurile rezultate la faza de implementare a proiectului vor fi colectate selectiv, cu posibilităţi de eliminare/valorificare cu societăţi autorizate; vor fi evacuate ritmic, fără a bloca căile de acces pietonale și stradale;
9. Se va evita depozitarea necontrolata a deșeurilor rezultate;
10. Se va asigura salubrizarea zonei și mentinerea curateniei pe traseul drumurilor de acces, pe toata perioada realizarii lucrărilor;
11. Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării solului, prin depozitarea pe suprafeţe impermeabile a materialelor și a deșeurilor rezultate în urma implementarii proiectului;
12. Vor fi luate măsuri pentru limitarea vibratiilor produse de sapatura prin utilizarea de tehnologii performante de execuție și de fundare, în vederea încadrarii valorilor parametrilor vibratiilor în limitele admisibile stabilite de SR 12025-2/94;
13. Pentru evitarea poluarii accidentale cu materiale periculoase (scurgeri accidentale de combustibili, de ulei de motor), reparatiile mijloacelor de transport/utilajelor se vor executa doar la societati autorizate.
14. În vederea menținerii calității aerului, în parametri optimi, în zona amplasamentului, se vor respecta următoarele conditii:
* se vor lua măsuri de acoperire, îngradire, închidere a stocurilor de materiale de constructie

sau deșeuri, pentru prevenirea imprastierii cauzata de vânt;

* curațarea roților vehiculelor care ies de pe șantier;
1. Oprirea motoarelor tuturor vehiculelor aflate în stationare, în zona șantierului;
2. Respectarea duratei de execuție a proiectului astfel încât disconfortul generat de poluarea fonică să fie cât mai redus ca timp;
3. În cazul unor poluări accidentale proiectantul şi constructorul răspund în solidar;
4. Nu se vor evacua ape uzate neepurate sau insuficient epurate în emisari naturali, canale de desecare, rigole stradale sau freatic atat pe perioada execuției lucrărilor cat și dupa aceasta;
5. Se vor alege trasee optime din punct de vedere al protectiei mediului, pentru deplasarea vehiculelor care transporta materialul excavat care pot elibera în atmosfera particule fine; transportul acestor materiale se va face pe cat posibil cu vehicule dotate cu prelate;
6. Transportul materialelor și transportul utilajelor grele se va realiza pe traseele stabilite, astfel încat sa nu creeze disconfort locuitorilor din zona;
7. Titularul proiectului raspunde pentru refacerea zonelor afectate de implementarea proiectului;
8. Organizarea de șantier va respecta obligatoriu măsurile specifice pentru reducerea şi/sau eliminarea efectelor generate de acestea asupra sănătăţii umane și mediului înconjurător. Se vor avea în vedere:

• împrejmuirea corespunzătoare a zonelor de lucru, montarea de avertizoare, etc;

• organizarea de şantier se va realiza în interiorul amplasamentului astfel încât impactului generat de aceasta asupra factorilor de mediu locali pe timpul derulării lucrărilor prevăzute prin proiect să fie cât mai redus;

• organizarea de şantier va fi amenajată astfel încât să asigure facilităţile de bază conform prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea lucrărilor de construcţii, cu modificările şi completările ulterioare (alimentarea cu energie electrică, alimentarea cu apă pentru asigurarea necesităţilor igienico–sanitare, facilităţi pentru depozitarea temporară a materialelor, facilităţi pentru personal (baracă birou, vestiare muncitori, punct prim ajutor, toaleta ecologică), împrejmuire cu gard din panouri metalice pentru protecţia organizării de şantier si a vecinătăţilor), după caz;

• întreţinerea corespunzătoare a utilajelor/mijloacelor de transport utilizate in lucrările de construcţii în vederea evitării scurgerilor de combustibili şi uleiuri uzate pe sol/apă şi de alte substanţe toxice si periculoase;

• se interzice stocarea temporară și depozitarea carburanţilor și substanţelor periculoase în zona aferentă amplasamentului;

• în perioada de execuţie a lucrărilor vor fi stabilite zone de parcare a autovehiculelor și a utilajelor utilizate;

• este interzisă părăsirea incintei organizării de şantier cu roţile autovehiculelor şi/sau caroseria murdară;

• alimentarea cu carburanţi, repararea şi întreţinerea mijloacelor de transport şi a utilajelor folosite pe şantier se va face numai la societaţi specializate şi autorizate;

• este interzisă amplasarea în incinta organizării de șantier a stațiilor de preparare beton, fără asigurarea sistemului de preepurare ape uzate tehnologice și a sistemului de protecție a atmosferei împotriva poluării cu pulberi;

• Nivelul de zgomot se va încadra în limitele impuse de SR 10.009/2017;

• Se vor respecta prevederile art. 17, alin. 4 și alin 7 din O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor cu completările și modificările ulterioare.

În conformitate cu prevederile OUG nr. 195/2005 privind Protectia Mediului aprobată cu modificări și completări ulterioare, prin Legea nr. 265/2006 cu modificările și completările ulterioare - "Art. 15 alin (2) lit a - «Titularii proiectelor au obligaţia de a notifica autoritatea competentă pentru protecţia mediului dacă intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii actelor de reglementare, precum și asupra oricăror modificări ale condiţiilor care au stat la baza emiterii actelor de reglementare, înainte de realizarea modificării».

Conform art. 21, alin.(4) din OUG. 195/2005 *privind protectia mediului,* aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare ”**răspunderea pentru corectitudinea informaţiilor puse la dispoziţia autorităţilor competente pentru protecţia mediului și a publicului revine titularului** **proiectului**”.

 Conform prevederilor Legii nr. 292/2018:

 - anexa 5, art. 43, alin. (3) la finalizarea proiectelor publice si private care au facut obiectul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, autoritatea competenta pentru protectia mediului care a parcurs procedura verifica respectarea prevederilor deciziei etapei de incadrare;

 - anexa 5, art. 43 alin. (4) procesul - verbal intocmit in situatia prevazuta la alin. (3) se anexeaza si face parte integranta din procesul - verbal de receptie la terminarea lucrarilor.

 - anexa 5, art. 34, alin. (1) titularul de proiect are obligația de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecţia mediului despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare, acordului de mediu și anterior emiterii aprobarii de dezvoltare;

 - anexa 5, art. 34, alin (2) notificarea prevazuta la alin. (1), insotita de raportul de verificare intocmit in conformitate cu prevederile art. 20 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 292/2018 de catre verificatorul de proiecte atestat in conditiile legii pentru cerinta esentiala D) igiena, sanatate si mediu inconjurator prevazuta la art. 3 din Ordinul ministrului dezvoltarii regionale si administratiei publice nr. 2264/2018 sau dupa caz de punctul de vedere al autoritatii competente emitente a aprobarii de dezvoltare conform art. 20 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 292/2018, se depune în termen de 10 zile de la data aparitiei necesitatii modificarii/extinderii;

 - art. 18, alin. (13 ) in cazul in care una dintre deciziile prevazute la alin. (8) si (9) nu se emite in termen de 5 ani de la emiterea acordului de mediu, titularul proiectului este obligat sa se adreseze autoritatii de mediu emitente in vederea confirmarii faptului ca acordul de mediu nu este depasit.

 **Proiectul propus nu necesita parcurgerea celorlalte etape ale procesului de evaluare a impactului asupra mediului de evaluare adecvata si de evaluare asupra corpurilor de apa.**

 Pentru legalitatea si autenticitatea documentelor depuse la dosar se face raspunzator titularul proiectului.

Prezentul act nu exonerează de răspundere titularul, proiectantul şi/sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploatării acestora.

Nerespectarea prevederilor prezentei decizii a A.P.M. Brașov se sanctioneaza conform prevederilor legale în vigoare.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar in situatia cand intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifica conditiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligatia de a notifica autoritatea competenta emitenta.

 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, 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, cu modificările şi completările ulterioare.

 **DIRECTOR EXECUTIV,**

 **Ciprian Marius BĂNCILĂ**

 **ȘEF SERVICIU A.A.A. ȘEF BIROU C.F.M.**

**Liliana Cristina COPACEA Daniel BORDEI**

 **ÎNTOCMIT: ÎNTOCMIT:**

 **consilier Gabriela COJOCARU consilier Iulia ENE**