



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. 205 din 16.08.2017

DRAFT Revizuită la data de

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA BÎLTENI**, cu sediul în comuna Bîlteni, satul Bîlteni, județul Gorj, înregistrată la A.P.M. Gorj cu nr. 1494/10.02.2017, a completărilor solicitate la documentație înregistrate la APM Gorj cu nr. 7533/01.08.2017 și a notificării de revizuire înregistrată la A.P.M. Gorj cu nr. **6617/13.07.20018**, în baza:

- **Directivei 2014/52/UE** a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;

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

- **Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin **Legea nr.49/2011**,

autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Gorj decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 04.08.2017 și din data de 24.07.2018, că proiectul „**Modernizare drumuri locale în satele Moi, Vlădueni, Bîlteni, Peșteana-Jiu, Cocoreni, comuna Bîlteni, județul Gorj**”, propus a fi amplasat în intravilanul comunei Bîlteni, satele Moi, Vlădueni, Bîlteni, Peșteana-Jiu și Cocoreni, județul Gorj, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului și nu se supune evaluării adecvate.**

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) Proiectul se încadrează în prevederile Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului modificată prin Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului la anexa nr. II pct. 13. (a) și în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, Anexa nr. 2 la pct. 13.a) Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 22 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr.1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;

b) Din analiza listei de control pentru etapa de încadrare, conform *Ordinului nr. 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru de evaluare a impactului asupra mediului*, rezultă că proiectul nu are un impact semnificativ asupra mediului;

c) Caracteristicile proiectului (localizare, dimensiune, natura) și ale amplasamentului au indicat că nu este necesară efectuarea evaluării impactului asupra mediului;

d) În perioada legală privind procedura de consultare a publicului nu au fost înregistrate observații legate de proiect;



e) În conformitate cu criteriile din Anexa III a Directivei 2014/52/UE:

1. Caracteristicile proiectului:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect: Drumurile supuse modernizării prin acest proiect au o lungime totală **L= 6,441 km**, nu necesită ocupări temporare sau definitive de terenuri noi, se vor realiza pe suprafața deja ocupată de drum **S=34.781 mp**, dispuse astfel:

In satul Moi:

Drum stradal **DS69**: Stoican Alexandru – Bordîncă Nicolae, cu originea la km 0+000 și punctul final la km 0+300, are lungimea L = **0,300 km**.

Drum stradal **DS72**: Dragu Ion (DS68) – Fîrtă Vasile, cu originea km 0+000 în DS68 și punctul final la km 0+302, are lungimea L = 0,302 km;

Drum vicinal **DV27**: Baltaretu Gheorghe – Streja Achim, cu originea la km 0+000 și punctul final la km 0+128, are lungimea L = 0,128 km;

In satul Vlădueni:

Drum stradal **DS50**: (E79) Rovinaru Speranta – DS52 Coica C-tin, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final km 0+160 în DS52, are lungimea L = 160 km;

Drum stradal **DS53**: DS52 (Popescu I. Sever – Mladin Polina), cu originea km 0+000 în DS52 și punctul final la km 0+130, are lungimea L = 0,130 km;

In satul Bîlteni:

Drum stradal **DS1**: cu originea km 0+000 în drumul european E79 (Tataru I. Constantin) – Parohia Bisericii, este propus spre modernizare pe o lungime totală de L = **0,576 km**;

Drum stradal **DS5**: E79 (Barbutoiu N. Dumitru) – Neagoie Maria, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+128, este propus spre modernizare pe o lungime de L = 0,128 km;

Drum stradal **DS6**: E79 (Pasarin Ilariu) – Pilica Valeria, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+116, are lungimea de L = 0,116 km;

Drum stradal **DS7**: E79 (Bodescu Viorel) – Copaci Grigore, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+053, are lungimea L = 0,053 km;

Drum stradal **DS8**: E79 (Toroipan Dumitru) – Sofei Victor, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+042, are lungimea L = 0,042 km;

Drum stradal **DS9**: E79 (Lumezeanu V. Gherghe) – Pasareanu Elena, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+052, are lungimea L = **0,052 km**;

Drum stradal **DS10**: E79 (Dragota Grigore) – Ivanoiu Lucian, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+063, are lungimea L = 0,063 km;

Drum stradal **DS12**: E79 (Posta) – Cilibiu Grigorie, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+173, are lungimea L = 0,173 km;

Drum stradal **DS89**: cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+369, este propus spre modernizare pe o lungime de L = 0,361 km, între km 0+008 – 0+369;

Drum vicinal **DV4**: E79 (Cooperativa de Credit) – Punct oprire CF Bîlteni, asigură accesul de la drumul european E79 la Punctul de Oprire CF Bîlteni, are lungimea de L = **0,629 km**;

In satul Peșteana Jiu:

Drum comunal **DC70A**: E79 – limita comuna Fărcășești, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+369, L = 0,369 km;

Drum stradal **DS15**: E79 (Tătaru N.Nicolae) – Chirițoiu, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+240, L = 0,240 km;

Drum stradal **DS20**: E79 (Popescu Tache) – Almajeanu Marin, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+219, L = 0,219 km;

Drum stradal **DS21**: cu originea km 0+000 în drumul județean DJ 675 și punctul final la km 0+182, L = 0,182 km ;

Drum stradal **DS22**: E79 (Trandafir C-tin) – Munteanu N. C-tin, cu originea km 0+000 în drumul european E79 și punctul final la km 0+216, L = 0,216 km;

Drum stradal **DS23**: cu originea km 0+000 în drumul județean DJ675 și punctul final la km 0+064 (cimitir), L = 0,064 km



Drum stradal **DS24**: DJ 675 – Strut Elena, cu originea km 0+000 in drumul judetean DJ 675 și punctul final la km 0+147, L = 0,147 km

Drum stradal **DS25**: E79 – Saulescu Domnica, cu originea km 0+000 in drumul european E79 și punctul final la km 0+110, precum și o ramura a drumului in lungime de 40 m, L total = 0,150 km;

Drum stradal **DS28**: E79 (Branescu Gr. C-tin) – Popa Vadim, cu originea km 0+000 in drumul european E79 și punctul final la km 0+075, L = 0,075 km;

Drum stradal **DS29**: E79 – Ciobanu Dumitru, cu originea km 0+000 in drumul european E79 și punctul final la km 0+079, L = 0,079 km;

Drum stradal **DS30**: cu originea km 0+000 in drumul comunal DC70A și punctul final la km 0+224 (Statia de Apa), L = 0,224 km

Drum stradal **DS31**: cu originea km 0+000 in drumul comunal DC70A și punctul final la km 0+089 (drumul garii), L = **0,089 km**

Drum vicinal **DV6**: (DS24 – E79), cu originea km 0+000 in drumul satesc DS24 și punctul final la km 0+052, L = **0,052 km**

Drum vicinal **DV33**: DJ675 (Podaru Nicolae) – spre Islaz, cu originea km 0+000 in drumul judetean DJ675 și punctul final la km 0+188, L = 0,188 km

Drum vicinal **DV34**: cu originea km 0+000 in drumul satesc DS30 și punctul final la km 0+080 (piata), L = **0,080 km**

In satul Cocoreni:

Drum stradal **DS34**: Tunaru T. Gheorghe (E79), cu originea km 0+000 in drumul european E79 și punctul final la km 0+204, are lungimea L = 0,204 km;

Drum stradal **DS43**: Tunaru Gh. Ion (DS42), cu originea in DS42 și punctul final la km 0+580, este propus spre modernizare pe un sector in lungime de L = 0,350 km, intre km 0+230 – 0+580;

Drum stradal **DS47**: Coica Nicolae (E79) – Tunaru C. Victor, cu originea km 0+000 in drumul european E79 și punctul final la km 0+300, are lungimea de L = 0,300 km;

Investiția se încadrează în următoarele date tehnice:

1. clasa tehnică a drumului V;
2. categoria de importanță "C";
3. clasa de importanta III -medie

Elementele geometrice in plan vertical cat si in plan orizontal vor fi calculate conform STAS 863/85 pentru V=25 km/h.

Profilul transversal

In profil transversal, avand in vedere situatia existenta in teren si importanta acestor drumuri, s-au proiectat elemente geometrice corespunzatoare clasei tehnice V, cu o banda sau doua de circulatie, conform „Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” (Ordinul M.T.45/ 1998) si Indicativ AND 582-2002, Ordin MT. nr.50/1998, STAS 10144/1, STAS 10144/3

S-au adoptat următoarele elemente geometrice în **profil transversal**:

- lățime platformă 3,10 - 8,25 m
- lățime parte carosabilă 2,20 - 7,00 m
- lățime acostamente variabilă
- lățime șanț sau rigolă de acostament variabilă

Structuri rutiere proiectate :

STRUCTURA RUTIERA SUPLA PENTRU MODERNIZAREA SECTOARELOR PIETRUITE (L = 5,596 KM):

In conformitate cu PD 177-2001-Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere suple si semirigide pentru drumuri cat si conform Indicativ AND 605/2014 (Normativ mixturi asfaltice executate la cald - Conditii tehnice privind proiectarea, prepararea si punerea in opera), structura rutiera pentru modernizarea drumurilor va fi supla cu o imbracaminte bituminoasa in doua straturi, astfel:



- strat de uzura **BAPC16**
- strat de legatura **BADPC22,4**
- strat de fundatie din piatra sparta
- strat inferior de fundatie din balast
- strat de forma (pietruire existenta)

Îmbrăcămintea va fi încadrată cu pană ranfort, conform STAS 12253.

Pe drumul stradal DS28 si drumul vicinal DV6 , sat Pesteana Jiu, partea carosabila se va incadra cu bordura inalta din beton.

Acostamentele se vor consolida cu strat de piatra sparta pe un strat de balast.

Acostamentele adiacente santurilor betonate vor avea urmatoarea structura: strat uzura BA16; strat de piatra sparta; strat de balast.

Pe drumul vicinal DV4, circulatia pietonilor in zona Punctului de Opre CF Bîlteni se face pe trotuar. Trotuarul va avea urmatoarea structura rutiera: imbracaminte asfaltica BA16; strat de baza din beton C8/10; strat piatra sparta; strat de balast

REABILITAREA SECTOARELOR ASFALTATE CU IMBRACAMINTE ASFALTICA:

Pe racordurile la drumul european E79 care sunt asfaltate, odata cu reabilitarea drumului se va realiza un covor asfaltic de 4 cm strat uzura BA16.

Pe sectorul asfaltat al drumului stradal DS1 (km 0+020 – 0+177), dimensionarea s-a efectuat conform Indicativ AND 550-99 – Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor suple sau semirigide, cu considerarea vechii imbracaminti ca strat de baza in structura rutiera noua si este alcatuita astfel:

- strat de uzura **BAPC16**
- strat de legatura **BADPC22,4**
- frezarea imbracamintei bituminoase pe intraga suprafata în scopul refacerii planeitatii si repararea tururilor defectiunilor existente

Acostamentele se vor aduce la cota prin adaos de piatra sparta.

REABILITAREA DRUMULUI COMUNAL DC70A, L = 0,369 km, CU IMBRACAMINTE ASFALTICA:

Reabilitarea sectorului din beton de ciment se realizeaza prin executia unei imbracaminti asfaltice in doua straturi:

- strat de uzura **BAPC16**
- strat de legatura **BADPC22,4**
- membrana antifisura din materiale geosintetice
- frezarea si repararea imbracamintii existente

Acostamentele se vor aduce la cota prin adaos de piatra sparta.

Parcarea proiectata pe DC70A la km 0+318 – 0+350 partea stanga se va realiza cu urmatoarea structura : imbracaminte asfaltica **BAPC16**; strat binder **BADPC22,4**; strat de baza din beton C8/10; strat de balast. Parcarea se va incadra cu bordura 20 x 25 cm.

Scurgerea apelor - La stabilirea lucrarilor de amenajare a sistemelor de colectare si evacuare a apelor pluviale s-a avut in vedere urmatoarele:

- proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafata se face în conformitate cu situatia existentă, astfel încât, pe sectoarele de drum apele să fie colectate rapid de pe platformă și evacuate lateral, eventual spre canalele sau pâraiele existente, prin locuri care permit acest lucru;

- protejarea pereților dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafata sau păstrarea lor din pământ se va efectua pe baza prevederilor normelor în vigoare, funcție de valoarea declivităților pe care le urmăresc aceste dispozitive și funcție de modalitățile concrete de evacuare a apelor din zona drumurilor respective; se preved lucrări de protejare a pereților șanțurilor pentru declivități mai mari de 4 %;

- în zona intersecțiilor cu drumurile sau străzile laterale se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafata prin șanțurile proiectate, prevăzându-se podețe tubulare de dimensiuni adecvate sau dirijând apele în lungul drumurilor cu care se intersectează (dacă este posibil acest lucru);



- apele din șanțuri sau rigole se vor descărca transversal prin podețe tubulare de dimensiuni corespunzătoare, existente sau proiectate și modul de scurgere a acestora se va realiza transversal sau longitudinal drumului, urmărindu-se îndepărtarea lor din zonele construcțiilor.;

- s-a analizat posibilitatea păstrării a podețelor existente, cu decolmatarea lor și cu prevederea lucrărilor de reparații necesare (coronamente, aripi etc.).

- podețele subdimensionate hidraulic și gabaritic sau din materiale necorespunzătoare se vor demola și înlocui;

- evitarea introducerii apelor de suprafață colectate din zona drumurilor respective în curțile imobilelor situate lateral acestora.

Scurgerea apelor de pe partea carosabilă este asigurată prin pantele transversale ale profilurilor iar în lungul drumului prin șanțurile existente ce vor fi aduse la profil și prin cele proiectate. Apele pluviale vor fi dirijate către podețele existente și cele proiectate.

Santuri - S-au proiectat santuri betonate în lungime totală de **2757,90 m**, rigola carosabilă în lungime totală de **634 m**, rigole de acostament în lungime totală de **2953 m**.

Santurile pereate au lățimea variabilă de 1,00 – 1,50 m. Santurile pereate se vor proteja cu beton C25/30 turnat în câmpuri la fața locului pe un strat de nisip .

Rigolele carosabile vor avea lățimea de 0,93 m și se vor realiza din beton.

Rigolele de acostament vor avea o lățime de 0,60 m și vor fi realizate din elemente prefabricate din beton.

Restul santurilor vor fi din pământ. Santurile existente, de pământ sau betonate se vor curăța, decolmata și se vor aduce la profil, acolo unde este cazul .

Podete - Apele din șanțuri se vor descărca transversal prin podețe tubulare de dimensiuni corespunzătoare, existente sau proiectate și se va studia modul de scurgere a acestora transversal sau longitudinal drumului, urmărindu-se îndepărtarea lor din zona construcției. Se vor înlocui podețele tubulare subdimensionate gabaritic și hidraulic și se vor prevedea lucrările de reparații necesare la celelalte podețe existente (coronamente, timpâne, decolmatare etc.).

Adaptarea la teren a podețelor tubulare și dalate utilizate se va efectua în conformitate cu prevederile Normativului P19-2003 și se va avea în vedere evitarea introducerii apelor de suprafață colectate din zona drumurilor respective în curțile imobilelor situate lateral acestora.

Siguranța circulației - În vederea asigurării siguranței circulației, se vor executa: stalpi și table indicatoare; marcaje rutiere longitudinale; marcaje pietonale; platforme de întâlnire pe sectoarele cu o singură bandă , cu aceeași structură ca a drumului principal; parcuri – 1 buc S = **105 mp**

Organizarea execuției lucrărilor – Realizarea lucrărilor se va face numai de un antreprenor specializat în execuția drumurilor și a lucrărilor de artă aferente. Eventuala organizare de șantier (amplasarea de barăci, depozite de materiale) se va face în locuri stabilite de comun acord de executant și de beneficiar. Prepararea semifabricatelor se va face în instalații centralizate, autorizate în acest scop, transportul lor pe șantier făcându-se numai pe măsura punerii în operă. Materialele de masă se vor aproviziona la baza de producție a executantului și se vor aduce la lucrare numai pe măsura punerii în operă. Se interzice depozitarea lor pe zonele verzi. Se interzice deversarea apelor uzate în canale sau depresiunile naturale existente în zonă. Se interzice depozitarea de pământ excavat sau materiale de construcție în afara amplasamentului obiectivului. Intocmirea proiectului de execuție pentru organizarea de șantier cade în sarcina executantului, în cadrul acestei documentații se vor prevedea și măsurile pentru protecția muncii, siguranța circulației și de PSI, pentru perioada execuției lucrărilor. În cadrul lucrărilor de organizare de șantier se vor lua toate măsurile de semnalizare și dirijare a circulației.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cumulat cu un alt proiect în prezent;



- c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și biodiversității – se vor utiliza agregate naturale (balast, nisip, pietriș, cribluri, piatră spartă), apa;
- d) producția de deșeuri – În etapa de execuție pot rezulta deșeuri de construcții (balast, nisip, elemente de beton degradat, mixtură asfaltică frezată, asfalt), pământ și deșeuri vegetale rezultate în urma decolmatărilor dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor pluviale de pe platforma drumului; recipiente de la emulsia bituminoasă, cutii de vopsea; anvelope uzate, acumulatori, piese de schimb de la utilaje; deșeuri menajere de la muncitori în cadrul organizării de șantier.
- În perioada de operare a sectorului de drum pot rezulta deșeuri menajere și asimilabile acestora, apărute ca urmare a eventualelor accidente de circulație, deșeuri rezultate din întreținerea drumului; Întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.
- e) poluarea și alte efecte nocive – realizarea proiectului nu produce poluare semnificativă-zgomot, vibrații, praf, care apar în timpul realizării proiectului de la motoarele autovehiculelor, utilajelor și uneltelor de lucru, gaze de eșapament. Acestea se manifestă local și pe timp limitat. În perioada de funcționare vor fi emisii din trafic și zgomot din trafic;
- f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform cunoștințelor științifice: proiectul nu se supune Directivei Seveso. Pe perioada execuției lucrărilor se recomandă respectarea normelor specifice de lucru și de securitate și sănătate în muncă la manipularea bitumului, a emulsiei bituminoase, etc.), risc de accident redus.
- g) riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice): nu vor fi riscuri pentru sănătatea umană;

2. Localizarea proiectului

- a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor: conform Certificatului de urbanism nr. 115 din 10.11.2016 emis de către Primăria Comunei Bîlteni terenurile sunt situate în intravilanul comunei Bîlteni, sunt proprietate a Comunei Bîlteni, folosința actuală drumuri, destinația conform PUG: drumuri.
- b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia: nu este cazul .
- c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:
- (i) zonele umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul
 - (ii) zonele costiere și mediul marin: nu este cazul;
 - (iii) zonele montane și forestiere: nu este cazul;
 - (iv) rezervații și parcuri naturale: nu este cazul;
 - (v) zone clasificate sau protejate de dreptul național: zone Natura 2000 desemnate de statele membre în conformitate cu Directiva 92/43/CEE și cu Directiva 2009/147/CE: Proiectul nu se desfășoară în interiorul sau în apropierea ariilor protejate incluse în rețeaua europeană Natura 2000 și nu va afecta habitate și specii protejate;
 - (vi) zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute în dreptul Uniunii și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri: nu este cazul
 - (vii) zonele cu o densitate mare a populației: nu este cazul
 - (viii) peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le poate avea proiectul asupra mediului ținând seama de :

- a) importanța și extinderea spațială a impactului (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată): impactul investiției se va manifesta local, numai în zona de lucru, în fazele de execuție și va avea o extindere locală;



- b) natura impactului – nu este cazul;
- c) natura transfrontalieră a impactului: având în vedere localizarea proiectului și caracteristicile acestuia, nu va exista un impact transfrontalier;
- d) intensitatea și complexitatea impactului: nu se prevede un impact semnificativ
- e) probabilitatea impactului – redusă, numai pe perioada implementării proiectului;
- f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului – redusă, numai pe perioada implementării proiectului; după finalizarea lucrărilor, terenul afectat va fi readus la starea lui inițială;
- g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului: nu este cazul

II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele: nu este cazul, proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 28 din OUG nr. 57/2007 cu modificările și completările ulterioare deoarece proiectul propus nu se află în interiorul sau în vecinătatea unei arii naturale protejate.

Condițiile de realizare a proiectului:

- Investiția se va realiza cu respectarea datelor și specificațiilor din documentația tehnică și din certificatul de urbanism, precum și legislația de mediu în vigoare;
- Realizarea lucrărilor să se facă fără afectarea rețelelor de utilități existente pe traseul drumului – energie electrică, telefonie, apă și canalizare;
- La executarea lucrărilor, se vor respecta normele legale în vigoare: sanitare, de prevenire și stingere a incendiilor, de protecția muncii și de gospodărire a apelor;
- Lucrările se vor desfășura cu respectarea condițiilor tehnice și a regimului juridic prevăzute prin actele de reglementare prealabile, emise de alte autorități;
- Se vor elibera terenurile de orice fel de material sau deșeu și se vor reface zonele afectate aferente;
- Optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport, astfel încât să fie evitate blocajele și accidente de circulație;
- Încadrarea lucrărilor în perimetrul stabilit, fără afectarea arealului natural limitrof;
- Organizările de șantier nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apă. Amplasarea organizărilor de șantier se va face cu ocuparea unor suprafețe minime de teren; Amenajarea de toalete ecologice care vor fi întreținute de firme specializate autorizate; Amplasarea construcțiilor din cadrul organizării de șantier să se facă astfel încât acestea să constituie ecrane între șantier și zonele locuite;
- Asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri, plăci, indicatoare;
- Interzicerea descărcării de deșeuri de orice tip sau resturi de materiale, deversarea de ape uzate, în cursuri de apă;
- În perioada execuției lucrărilor se vor asigura măsuri pentru limitarea antrenării prafului și pulberilor provenite de la echipamentele mobile rutiere și nerutiere, sau din manipularea materialelor de construcții;
- Transportul materialelor și deșeurilor produse în timpul executării lucrărilor de construcții se va face cu mijloace de transport adecvate, acoperite cu prelată, pentru evitarea împrăstierii acestora;
- Se vor folosi utilaje de construcții și mijloace de transport care să nu producă poluarea aerului și disconfort populației (se va asigura stropirea căilor de acces, drumurilor de acces în perioada de construire, eventual, dacă este cazul);
- Instruirea personalului în vederea prevenirii riscurilor tehnologice, a evacuărilor accidentale de poluanți în mediu, a evitării producerii de zgomot peste limitele admise și a depozitării necontrolate a deșeurilor de orice fel;



- Autovehiculele și utilajele folosite pentru executarea lucrărilor, vor respecta condițiile impuse prin verificările tehnice periodice în vederea reglementării din punct de vedere al emisiilor gazoase în atmosferă;
- Programul de lucru va fi structurat în intervale de timp optime, astfel încât să se limiteze disconfortul creat de funcționarea utilajelor specifice în apropierea locuințelor;
- În perioada execuției lucrărilor se vor asigura condiții de transport și manipulare materiale de construcții precum și de execuție a lucrărilor propuse astfel încât să fie respectate limitele de zgomot prevăzute de SR 10009/2017 Acustică Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant și prevederile H.G. nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor;
- Depozitarea materialelor fine în depozite închise sau zone îngrădite și acoperite pentru a se evita dispersia acestora datorită vântului;
- La sfârșitul unei săptămâni de lucru, se va efectua curățenia fronturilor de lucru, ocazie cu care se vor evacua deșeurile, se vor stivui materialele, etc.;
- Se va amenaja corespunzător spațiul pe care se vor stoca temporar deșeurile rezultate din lucrările propuse; Colectarea selectivă a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, depozitarea și eliminarea în funcție de natura lor, se va face prin firme specializate/autorizate, conform prevederilor legale;
- Deșeurile care nu pot fi valorificate vor fi supuse unei operațiuni de eliminare în condiții de siguranță prin predare unui operator autorizat;
- Este interzisă abandonarea deșeurilor sau depozitarea în locuri neautorizate;
- Se vor lua măsuri de evitare a poluării solului produsă de scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianți, alte substanțe chimice ce ar putea contamina solul în perioada de execuție (alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va face de la stații de distribuție carburanți autorizate; repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate);
- În cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate în vederea neutralizării de către firme specializate;
- Se va asigura dimensionarea corespunzătoare a șanțurilor ce trebuie să preia apele meteorice și să le canalizeze către podețe astfel încât să asigure o drenare corectă a căii de rulare și evitarea inundării acesteia;
- Asigurarea scurgerii apelor din precipitații prin rigole/șanțuri amenajate de-a lungul drumului reabilitat;
- Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor, dispozitivele de evacuare a apelor (șanțuri, rigole, podețe, etc.) să se mențină în stare de funcționare prin curățiri și decolmatări ori de câte ori este nevoie;
- Asigurarea întreținerii curente a drumurilor de către administratorul acestora;
- În timpul perioadei de operare se vor curăța șanțurile de vegetația ierboasă instalată spontan în cazul în care se observă nefuncționalitatea șanțului prin obturarea secțiunii și apa afectează platforma drumului;
- Evacuarea apelor uzate menajere în șanțurile laterale drumului este interzisă;
- Asigurarea depozitării temporare a materialelor de construcții astfel încât să nu se blocheze căile de acces;
- Refacerea la starea inițială a terenurilor ocupate temporar de organizarea de șantier necesară pentru realizarea lucrărilor propuse;



- Este interzisă părăsirea incintei organizării de șantier cu mijloacele de transport cu roțile/caroseria autovehiculelor încărcate cu noroi, în vederea evitării antrenării acestuia pe drumurile publice;
- Respectarea prevederilor O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006 cu modif. și complet. ulterioare;
- Gestionarea tuturor categoriilor de deșeuri se va realiza cu respectarea strictă a prevederilor Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată;
- Se vor anunța la A.P.M. Gorj eventualele situații de poluare accidentală ce pot apărea în perioada execuției, se vor lua măsuri de limitare și eliminare;
- Prezenta decizie nu exonerează de răspundere beneficiarul și constructorul în cazul unor accidente în timpul execuției lucrărilor;
- Conform prevederilor Ordinului nr. 135/2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private, art.39 (1): Titularul unui proiect are obligația de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecția mediului despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare;
- Conform prevederilor art.49, alin.(3) și (4) din Ordinul MMP/MAI/MADR/MDRT nr. 135/76/84/1284 din 2010:

(3) La finalizarea proiectelor publice și private care au făcut obiectul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și/sau al procedurii de evaluare adecvată, după caz, în condițiile prezentei metodologii, autoritatea competentă pentru protecția mediului efectuează un control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare;

(4) Procesul –verbal întocmit în situația prevăzută la alin. (3) se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV,

**ȘEF SERVICIU AVIZE,
ACORDURI, AUTORIZAȚII**

Întocmit,

Notă: Decizia etapei de încadrare s-a emis în 3 exemplare
Exemplarul nr. 1 s-a predat titularului de proiect
Exemplarul nr. 2 s-a îndosariat în dosarul obiectivului
Exemplarul nr. 3 s-a îndosariat la dosarul existent la nivel de serviciu

