



## Agenția pentru Protecția Mediului Gorj

### Decizia etapei de încadrare

Nr. 159 din 25.07.2014

Revizuită la data de .....

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **ORAȘUL NOVACI**, strada Parângului, nr. 79, județul Gorj, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Gorj cu nr. 4550 din 05.06.2014 și în format electronic cu nr. 271/19.06.2014, a completărilor înregistrate cu nr. 5403 din 07.07.2014,

A notificării privind modificările intervenite în datele proiectului după emiterea aprobării de dezvoltare privind **Lucrări de modernizare a 13,2 km de drumuri locale în orașul Novaci, jud. Gorj – continuare de lucrări și Organizare de șantier pentru investiția ” Proiectare și execuția de lucrări de modernizare a 13,2 km de drumuri locale în orașul Novaci, jud. Gorj”**, înregistrată la APM Gorj cu nr. 2681 din 16.03.2017, a completărilor depuse la A.P.M. Gorj cu nr. de înregistrare 2940/23.03.2017, nr. 3044/24.03.2017 și nr. 3190/29.03.2017,

în baza Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu modificările și completările ulterioare și a 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,

**Agenția pentru Protecția Mediului Gorj decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședințelor Comisiei de Analiză Tehnică din data de 11.07.2014 și din data de 25.07.2014 și ca urmare a verificării amplasamentului și a consultării desfășurate în cadrul ședinței C.A.T. din 31.03.2017 de analiză a modificărilor intervenite, că proiectul **„Asfaltare și modernizare 13,20 km drumuri comunale și locale în orașul Novaci și satele aparținătoare“**, propus a fi amplasat în intravilanul orașului Novaci, 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 H.G. 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; pct. 10. Proiecte de infrastructură, lit e) construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în anexa nr.1, iar în urma modificărilor și în Anexa nr. 2 pct. 10. Proiecte de infrastructură, lit. b) proiecte de dezvoltare urbană, inclusiv construcția centrelor comerciale și a parcarilor auto.

b) Prin parcurgerea listei de control pentru etapa de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului rezultă că impactul este nesemnificativ;



c) Proiectul a fost analizat conform criteriilor de selecție prevăzute în anexa nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 445/2009

### 1. Caracteristicile proiectului

a) mărimea proiectului – proiectul este de interes local, drumurile care se modernizează deservesc orașul Novaci și satul aparținător Pociovaliștea, au lungimea de 13,2 km. În plan, traseul drumurilor se va păstra pe actualul amplasament, cu mici corecții în curbe, cu raze între 20-1600m.

Variantele constructive de realizare ale investiției sunt:

- amenajarea drumului prin realizarea de structuri rutiere suple cu îmbrăcămînți bituminoase din 3 straturi de asfalt (BADPS25, BADPS25, BAPC16);
- amenajarea drumului prin realizarea de structuri rutiere rigide din beton rutier BcR4.5;

#### • PARTE CAROSABILA

- 4cm BAPC16;
- 5cm BADPS25;
- 2cm BADPS25- strat de preluare denivelări;
- sistem rutier existent din îmbrăcămînți bituminoase;

#### **ACOSTAMENTE**

- Strat de piatră spartă la acostamente - h=15cm;

#### • TROTUARE

- 4cm BA8;
- 10cm piatră spartă;
- 10cm balast;
- borduri 20 x 25 x 50 (cm);
- borduri 10 x 15 x 50 (cm);

#### • SANTURI

- Sanț pereat
- Sanț de pământ
- Rigolă carosabilă

#### • PODETE

- Podețe tubulare Ø1000;
- Podețe tubulare Ø600;
- Podețe casetate tip P2;

#### • ACCESE la proprietăți din beton.

#### • DRUMURI LATERALE

- Strat de balast
- Strat de piatră spartă
- Strat de BADPS25 de 6 cm
- Strat de BAPC16 de 4 cm
- Strat de piatră spartă la acostamente

#### • SEMNALIZARE RUTIERA

- Marcaj rutier
- Semnalizare rutieră

Lucrările care stau la baza realizării acestei investiții sunt:

- corectarea profilului longitudinal prin săpături și umpluturi;
- scarificarea platformei drumului;
- așternerea stratului de balast de 20cm;



- compactare mecanică;
- așternerea stratului de piatră spartă pentru fundație, de 15cm;
- udare, compactare a stratului de fundație;
- așternerea stratului de legătură din BADPS25 de 7 cm (5+2cm);
- amorsarea stratului de legătură;
- așternerea stratului de uzură de 4cm;
- execuția acostamentelor;
- săpătură pentru realizarea șanțurilor pentru preluarea și tranzitarea apelor pluviale;
- decolmatarea podețelor existente;
- montare podețe tubulare;
- montare de semne de circulație.

Caracteristicile drumului proiectat sunt după cum urmează:

**DC 11 - Strada GHEBANI:**

L=2150 ml;  
 Lățime platforma drum  $B_p = 7.00$  m;  
 Lățime parte carosabila  $B_c = 6.00$  m;  
 Lățime acostamente  $b_{ac} = 2 \times 0.5$  m;  
 Lățime rigole  $b_{rigole} = 2 \times 0.75$  m.

**DS 7 - Strada DUMBRAVA BĂLANI:**

L=3900 ml;  
 Lățime platforma drum  $B_p = 6.00$  m;  
 Lățime parte carosabila  $B_c = 5.00$  m;  
 Lățime acostamente  $b_{ac} = 2 \times 0.5$  m;  
 Lățime rigole  $b_{rigole} = 2 \times 0.75$  m.

**DS 12 - Strada VALEA GILORTULUI:**

L=4300 ml;  
 Lățime platforma drum  $B_p = 6.00$  m;  
 Lățime parte carosabila  $B_c = 5.00$  m;  
 Lățime acostamente  $b_{ac} = 2 \times 0.5$  m;  
 Lățime rigole  $b_{rigole} = 2 \times 0.75$  m.

**DC 14 - Strada DUMITRU BREZULESCU:**

L=1400 ml;  
 Lățime platforma drum  $B_p = 7.00$  m;  
 Lățime parte carosabila  $B_c = 6.00$  m;  
 Lățime acostamente  $b_{ac} = 2 \times 0.5$  m;  
 Lățime rigole  $b_{rigole} = 2 \times 0.75$  m.

**DS 4 - Strada SESULUI:**

L=950 ml;  
 Lățime platforma drum  $B_p = 6.00$  m;  
 Lățime parte carosabila  $B_c = 5.00$  m;  
 Lățime acostamente  $b_{ac} = 2 \times 0.5$  m;  
 Lățime rigole  $b_{rigole} = 2 \times 0.75$  m.

**DS 4 - Strada EROILOR:**

L=500 ml;  
 Lățime platforma drum  $B_p = 6.00$  m;  
 Lățime parte carosabila  $B_c = 5.00$  m;  
 Lățime acostamente  $b_{ac} = 2 \times 0.5$  m;  
 Lățime rigole  $b_{rigole} = 2 \times 0.75$  m.



### **Profilul longitudinal**

- In profil longitudinal, in urma celor vazute pe teren si conform planurilor topo, se vor executa lucrari pentru imbunatatirea elementelor geometrice ale drumurilor.
- Razele minime realizate ale racordarilor convexe si concave, sunt prezentate in plansele cu profile longitudinale pentru fiecare drum. Pantele longitudinale au valori cuprinse intre 0.1-6.9% si local mai mari.

### **Ca urmare a revizuirii deciziei au intervenit următoarele date:**

Modificările aduse proiectului sunt următoarele:

#### • **Pe strada Sesului:**

Avand in vedere starea avansata de degradare a straturilor asfaltice pe sectorul 3 in lungime de 538 ml, pe aceasta portiune din strada Sesului se va aterne un strat de piatra sparta in grosime de 15 cm, peste care se vor aterne straturile de mixturi asfaltice.

Tinand cont de configuratia terenului, limitele de proprietati si amplasamentul stalpilor electrici, partea carosabila si acostamentele se vor executa ca latimi dupa cum urmeaza:

- Sector 1 – L=110 ml , l=5,00 m, acostament partea dreapta cu latime de 0.30m
- Sector 2– L=340 ml, l=5,30 m , acostamente partea dreapta si partea stanga cu latimea de 0.30 m;
- Sector 3 – L=538 ml, l=5,30 m, acostamente partea dreapta si partea stanga cu latimea de 0.30 m;

In vederea asigurarii scurgerii eficiente a apelor si adaptarii proiectului tehnic la conditiile din teren se prevad urmatoarele:

- Pe sectorul 1 – partea stanga se va executa sant pereal (inclusiv zona de acostament) pe lungimea de 100 ml, reducandu-se lungimea initiala cu 10 ml din cauza acceselor la proprietati.
- Pe sectorul 2 – 340 ml se va renunta la executia santurilor din lipsa de spatiu intre partea carosabila si limita de proprietati;
- Pe sectorul 3 - 538 ml se vor executa santuri de pamant stanga si dreapta conform proiect;

Se vor amenaja drumurile laterale cu structura rutiera VI, dupa cum urmeaza:

- Drum lateral 1 (Ulita Vlad) – Lmasurata=59.20 ml ; lmedie = 4.85 m; LRC = 10 ml;
- Drum lateral 2 (Ulita Ciogaru) – Lmasurata=202.4 ml ; lmedie = 3.70 m; LRC = 16 ml;

#### • **Pe strada Ghebani:**

La km 1+245, pe partea dreapta se va executa o camera de cadere cu sant pereal in lungime de 15 ml conform detaliului de executie.

In urma inventarierii in teren a suprafetelor degradate au rezultat urmatoarele lucrari a fi executate:

- Reparatii locale 1960,96 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 41.04 mp
- Reparatii zone burdusite 911,77 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 2091,23 mp;

Tinand cont de configuratia terenului, limitele de proprietati si amplasamentul stalpilor electrici, partea carosabila si acostamentele se vor executa ca latimi dupa cum urmeaza: L=1820 ml, l= 5.35 ml; acostamente cu latimea de 0.40 m stanga si dreapta.

In vederea asigurarii scurgerii eficiente a apelor si adaptarii proiectului tehnici la conditiile din teren se prevad urmatoarele modificari:

- Se va executa sant pereal pe o lungime de 200 ml in zona podetului km 0+830 proiectat;
- Se vor executa un numar de 145 buc accese la proprietati cu o suprafata medie de 20 mp/podet, avand urmatoarea structura rutiera:

- Sapatura 30 cm;
- Strat de balast 20 cm;
- Strat de piatra sparta 15 cm;
- Strat BADPS25 6 cm;
- Strat de uzura BAPC 16 4 cm;
- Rigola carosabila;



- **Pe strada Dumbrava Balani:**

In urma inventarierii in teren a suprafetelor degradate au rezultat urmatoarele lucrari a fi executate:

- Reparatii locale 2200 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 1993,20 mp
  - Reparatii zone burdusite 31,50 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 6258,30 mp;
- Podet tubular  $\Phi 1000$ , L=9.60m de la km 3+811 se va executa la km 1+910 - relocare.

La km 3+625, se va executa podet tubular nou tip baterie 2 x  $\Phi 1000$ , L=7.50m - suplimentare;

Tinand cont de configuratia terenului, limitele de proprietati si amplasamentul stalpilor electrici, partea carosabila si acostamentele se vor executa ca latimi dupa cum urmeaza:

- Sector 1 – L=2200 ml , l=5,00 m, acostament partea dreapta cu latime de 0.50 m;
- Sector 2– L=1612 ml, l=5,40m , acostamente partea dreapta si partea stanga cu latimea de 0.50;

In vederea asigurarii scurgerii eficiente a apelor si adaptarii proiectului tehnici la conditiile din teren se prevad urmatoarele:

- Se va executa sant pereat pe o lungime de 120 ml ;
- Lungimea totala de santuri pe pamant ce se vor executa este de 3000 ml;

Se vor amenaja drumurile laterale cu structura rutiera VI, dupa cum urmeaza:

- Drum lateral 1 (Gurlup) – Lmasurata=173 ml ; lmedie = 3.20 m; LRC = 10 ml;
- Drum lateral 2 (Ulita Livezilor) – Lmasurata=730 ml ; lmedie = 3.95 m; LRC = 6 ml;
- Drum lateral 3 (Ulita Pod Sarma)– Lmasurata=72 ml ; lmedie = 3.45 m; LRC = 15ml;
- Drum lateral 4 (Ulita Stejari) – Lmasurata=730 ml ; lmedie = 4.45 m; LRC = 10 ml;
- Drum lateral 5 (Ulita Brailoiu) – Lmasurata=113 ml ; lmedie = 3.35 m;
- Drum lateral 6 (Ulita Campului) – Lmasurata=700 ml ; lmedie = 4.35 m;
- Drum lateral 7 (Ulita Todea) – Lmasurata=79.5 ml ; lmedie = 4.00m;
- Drum lateral 8 (Ulita Sandulete) – Lmasurata=100 ml ; lmedie = 3.30 m; LRC = 6 ml;
- Drum lateral 9 (Ulita Mihutescu) – Lmasurata=230 ml ; lmedie = 3.50 m; LRC = 6 ml;
- Drum lateral 10 (Ulita Smida) – Lmasurata=95 ml ; lmedie = 4.00 m;
- Drum lateral 11 (Ulita Negucioiu) – Lmasurata=102 ml ; lmedie = 4.35 m;
- Drum lateral 12 (Ulita Caragel) – Lmasurata=82 ml ; lmedie = 5.90 m;

In vederea asigurarii fluidizarii traficului rutier si asigurarea sigurantei circulatiei, se vor prevedea parcuri/alveole pentru autobuze conform detaliilor de executie pe o suprafata totala de 1720 mp, avand sistemul rutier tip VI.

- **Pe strada Valea Gilortului**

In urma inventarierii in teren a suprafetelor degradate au rezultat urmatoarele lucrari a fi executate:

- Reparatii locale 1663.2 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 1712,70 mp
  - Reparatii zone burdusite 778.8 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 909.15 mp;
- Santurile se vor executa pe o lungime totala masurata de 4100 ml stanga si dreapta.

Se va renunta la podetele transversale  $\emptyset 1000$  de la urmatoarele pozitii kilometrice:

- Km 2+940 L=7.5m
- Km 0+790 L=7.5m;

Se va renunta la podetele casetate tip P2 de la urmatoarele pozitii kilometrice:

- Km 1+770 L=7.5m;
- Km 3+910 L=7.5m;

Se vor amenaja drumurile laterale cu structura rutiera VI, dupa cum urmeaza:

- Drum lateral 1 (Macesi) – Lmasurata=378 ml ; lmedie = 3.80 m;
- Drum lateral 2 (Ulita Ungureanu) – Lmasurata=64 ml ; lmedie = 3.35 m;
- Drum lateral 3 (Ulita Popescu) – Lmasurata=212 ml ; lmedie = 3.00 m;

In vederea asigurarii fluidizarii traficului rutier si asigurarea sigurantei circulatiei, se vor prevedea parcuri/alveole pentru autobuze conform detaliilor de executie pe o suprafata totala de 430 mp, avand sistemul rutier tip VI.



- **Pe strada Dimitrie Brezulescu**

Refacerea totala a sistemului rutier se va executa pe o lungime totala de 450 ml (km 0+000 – 0.+450) pe o latime de 6 m, astfel modificandu-se lungimea initiala de 350 ml.

In urma inventarierii in teren a suprafetelor degradate au rezultat urmatoarele lucrari a fi executate:

-Reparatii locale 1089.99 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 231,11 mp

-Reparatii zone burdusite 484,44 mp, renuntandu-se astfel la o suprafata de 176,11 mp;

Tinand cont de configuratia terenului, limitele de proprietati si amplasamentul stalpilor electrici, partea carosabila si acostamentele se vor executa ca latimi dupa cum urmeaza:

- Sector 1 – L=450 ml , l=6,00 m, cu borduri si trotuare noi;

- Sector 2 – L=1101 ml, l=5,50 m , acostamente partea dreapta si partea stanga cu latimea de 0.40;

In vederea asigurarii scurgerii eficiente a apelor si adaptarii proiectului tehnici la conditiile din teren se prevad urmatoarele modificari:

- Se va executa sant pereat pe o lungime de 38 ml km 0+000 – 0+038 partea stanga ;

- Lungimea totala de santuri pe pamant ce se vor executa este de 1101 ml – partea stanga;

Se vor amenaja drumurile laterale cu structura rutiera VI si V , dupa cum urmeaza:

- Drum lateral 1 (Ulita Capernilor) – Lmasurata=170 ml ; lmedie = 3.20 m; SR VI;

- Drum lateral 2 (Ulita Manta) – Lmasurata=252 ml ; lmedie = 3.10 m; SR VI;

- Drum lateral 3 (drum lateral Gruifului) – Lmasurata=263 ml ; lmedie = 8.5 m; SR V cu trotuare stg+dr;

- Drum lateral 4 (drum lateral Trandafirilor) – Lmasurata=243 ml ; lmedie = 6.5m; SR Vcu trotuare stg+dr;

Pentru asigurarea latimii partii carosabile si asigurarea locurilor de parcare prevazute sunt necesare lucrari de taiere si scoatere a cioatelor pe drumurile laterale Drum lateral 3 (drum lateral Gruifului) si Drum lateral 4 (drum lateral Trandafirilor), dupa cum urmeaza :

Pe strada Aleea Trandafirilor au fost 24 de arbori dintre care 5 arbori au fost scoși și replantați, urmând ca restul de 19 arbori să fie tăiați pentru a permite efectuarea lucrărilor.

În cadrul proiectului "Proiectarea și executarea de lucrări de modernizare a 13,2 km drumuri locale în orașul Novaci, jud. Gorj" este prevăzută plantarea a cel puțin 24 de arbori pe aliniamentele de pe marginea trotuarelor străzilor Aleea Trandafirilor și Gruifului.

Pentru a compensa impactul asupra mediului generat de tăierea arborilor se vor amenaja spații verzi.

- Drum lateral 5 (Ulita Morii) – Lmasurata=218 ml ; lmedie = 4.5 m; SR VI;

- Drum lateral 6 (Acces Judecatoria Novaci)– Lmasurata=110 ml ; lmedie = 4 m; SRV;

In vederea asigurarii fluidizarii traficului rutier si asigurarea sigurantei circulatiei, se vor prevedea parcarile/alveole pentru autobuze conform detaliilor de executie pe o suprafata totala de 250 mp, avand sistemul rutier tip VI.

- **Pe strada Eroilor:**

Se vor amenaja trei parcuri pe strada Eroilor astfel:

I. Parcarea din zona km 0+175 - km 0+210 dreapta cu o suprafata de 385.00mp cu urmatorul sistem rutier:

- sapatura 30 cm

- strat de balast 20 cm;

- strat de piatra sparta 15 cm;

- strat de binder BADPS25 in grosime de 5 cm;

- strat de uzura BAPC16 in grosime de 4 cm;

II. Parcarea din zona km 0+350 - km 0+375 cu o suprafata de 2,450.00 mp cu urmatorul sistem rutier:

- frezare pe o grosime medie de 6.00 cm;

- strat de biner BADPS25 in grosime de 10 cm;

- strat de uzura BAPC16 in grosime de 4 cm;



Pentru traficul pietonal la spatiile comerciale din zona parcarilor se vor amenaja trotuare incadrate de borduri 20x25x50 si borduri 10x15x50.

III. Parcarea de autobuze din zona km 0+420 - km 0+460 cu o suprafata de 500.00 mp cu urmatorul sistem rutier:

- frezare pe o grosime medie de 6.00 cm;
- strat de binder BADPS pentru preluare denivelari;
- strat de binder BADPS25 in grosime de 10 cm;
- strat de uzura BAPC16 in grosime de 4 cm;

Pentru traficul pietonal la spatiile comerciale din zona parcarilor se vor amenaja trotuare incadrate de borduri 20x25x50.

Pentru preluarea apelor pluviale se va executa rigola carosabila pe zona de acces in parcarea km 0+350-0+375 stanga si la drumul lateral km 0+405 – 0+420 dreapta, L=40.00ml

### **Organizarea de santier**

Volumul de lucrari provizorii este diminuat de accesul facil direct din strada.

Totodata se va amenaja strada pentru asigurarea unei capacitati de transport adecvata traficului cu utilaje grele si auto specifice santierului.

Astfel pe prima portiune de strada - pe o lungime de 57.959 ml - stratul existent de asfalt se va ranforsa prin adaugarea unuia nou tip BAPC16 in grosime variabila de 4-5 cm. Pentru asigurarea latimii de 5.0 m se vor executa casete de piatra sparta - avand dimensiunile in sectiune transversala de 0.50m X 0.50m.

Partea carosabila a drumului va fi delimitata de borduri din beton prefabricate cu dimensiunile de 20X25X50 cm.

Pentru depozitarea materialelor hidrofile, a sculelor si pentru vestiare se va amenaja o constructie provizorie (baraca din lemn sau metalica de inventar) in suprafata de circa 10mp.

Pe a doua portiune-pe o lungime de 53.441 m se va efectua o reprofilare cu piatra sparta in grosime medie de 15 cm,peste care se vor aterne cele doua straturi de mixturi asfaltice.

Pe terenul ocupat de viitoarea organizare de santier se afla o platforma betonata cu suprafata de 390 mp, care se va dezafecta in totalitate, materialele rezultate urmand a fi folosite pentru imbunatatirea terenului de fundare.

Depozitarea pamantului si a deseurilor rezultate in urma executarii lucrarilor se va face in locuri special amenajate in limita proprietatii iar transportul acestora se va efectua cu mijloace auto cu lada inchisa etans, depozitarea facandu-se in locuri indicate de reprezentantii primariei oraşului in conditiile legii.

Se va amenaja in incinta proprietatii un grup sanitar.

La inceperea lucrarilor se va monta la loc vizibil (sa poata fi citit dinspre drumul de acces), panoul de identificare a investitiei care va avea dimensiunile minime 60x90 cm.

b) cumularea cu alte proiecte – lucrările propuse sunt în legătură cu lucrările de asfaltare și modernizare a drumurilor locale în oraşul Novaci;

c) utilizarea resurselor naturale – se vor utiliza agregate naturale (piatră spartă, balast, nisip);

d) producția de deșeuri – vor rezulta în cantități reduse uleiuri de motor de la întreținerea utilajelor, piese metalice, anvelope uzate, deșeuri din operațiunile de construire (deșeuri din construcții – resturi de piatră spartă, balast, nisip ce vor fi integrate în corpul drumului ce urmează a fi modernizat sau se vor depozita în amplasamente stabilite de autoritatea publică locală), deșeuri de ambalaje ( cutii de vopsele, adezivi, diluanți), pământ excedent, deșeuri asimilabile cu deșeurile de tip menajer care vor fi colectate în pubele amplasate amplasate la marginea drumului, resturi vegetale, deșeuri lemnoase provenite din tăierea arborilor ;

e) emisiile poluante, inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort – praf și poluanți specifici arderii interne a motorinei, în cantități variabile; sunt identificate în perioada de execuție a lucrărilor de construire – din trafic auto, din manipularea materialelor, din funcționarea



utilajelor de construcții, iar în perioada de funcționare vor fi emisii din trafic și zgomot din trafic;

f) riscul de accident, ținându-se seama în special de substanțele și de tehnologiile utilizate – nu există riscul de producere a accidentelor, care ar putea afecta sănătatea populației și a mediului, dacă se respectă normele specifice de lucru;

## 2. Localizarea proiectului

a) utilizarea existentă a terenului – terenul face parte din categoria drumuri și are destinația de drum public, conform certificatului de urbanism nr. 14 din 21.03.2014 eliberat de Consiliul Local Novaci; Conform certificatului de urbanism nr. 48 din 29 iulie 2016 emis de primăria Novaci pentru organizarea de șantier terenul aparține domeniului public al orașului Novaci, având categoria construcții și drum iar conform certificatului de urbanism nr. 52 din 07.09.2016 emis pentru Continuare lucrări, terenul aparține domeniului public – străzi, drumuri, ulițe.

b) relativa abundență a resurselor naturale din zonă, calitatea și capacitatea regenerativă a acestora – nu este cazul .

c) capacitatea de absorbție a mediului, cu atenție deosebită pentru:

1) zonele umede – nu este cazul;

2) zonele costiere - nu este cazul;

3) zonele montane și cele împădurite – nu este cazul

4) parcurile și rezervațiile naturale – nu este cazul;

5) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislația în vigoare, cum sunt: zone de protecție a faunei piscicole, bazine piscicole naturale și bazine piscicole amenajate etc.- nu este cazul

6) zonele de protecție specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanța 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, zonele prevăzute prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a III-a – zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, și Hotărârea de Guvern nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică: proiectul se desfășoară în interiorul sitului Natura 2000 Nordul Gorjului de Est, arie naturală protejată de interes comunitar. Prin realizarea proiectului nu se vor produce modificări fizice în situl Natura 2000 Nordul Gorjului de Est și nu vor fi afectate speciile și/sau habitatele de interes comunitar pentru care acesta a fost desemnat. Proiectul nu poate avea efecte negative semnificative deoarece lucrările se efectuează pe aceleași tronsoane de drumuri existente în intravilanul orașului Novaci, într-o zonă antropizată;

7) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislație au fost deja depășite – nu este cazul;

8) ariile dens populate – nu este cazul;

9) peisajele cu semnificație istorică, culturală și arheologică – nu este cazul;

## 3. Caracteristicile impactului potențial

a) extinderea impactului: aria geografică și numărul persoanelor afectate – impactul investiției este limitat la suprafața de teren ocupată de drum, acostamente, șanțuri, podețe și eventual teren ocupat temporar pe perioada de realizare a proiectului. ;

b) natura transfrontieră a impactului – nu este cazul;

c) mărimea și complexitatea impactului – impactul este nesemnificativ conform parcurgerii listei de control pentru încadrarea proiectului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului;

d) probabilitatea impactului – pe perioada execuției proiectului;

e) durata, frecvența și reversibilitatea impactului – temporar, variabil, nesemnificativ





**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.

**Condițiile de realizare a proiectului:**

- Investiția se va realiza cu respectarea datelor și specificațiilor din documentația tehnică și din certificatele de urbanism precum și legislația de mediu în vigoare;
- Optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport, astfel încât să fie evitate blocajele și accidente de circulație;
- Asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare;
- Încadrarea lucrărilor în perimetrul stabilit, fără afectarea arealului natural limitrof;
- Se vor elibera terenurile de orice fel de material sau deșeu și se vor reface zonele afectate aferente;
- ***Pentru proiect se vor tăia doar arbori din mijlocul trotuarelor pentru a permite efectuarea lucrărilor de modernizare a acestora, restul arborilor se vor păstra; Prin proiect se plantează cel puțin 24 de arbori pe aliniamentele de pe marginea trotuarelor străzilor Alea Trandafirilor și Gruului;***
- Este interzisă deversarea de ape uzate, reziduuri de orice fel în apele de suprafață sau subterane;
- 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;
- 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;
- Alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine, transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate;
- Amplasarea construcțiilor din cadrul organizării de șantier să se facă astfel încât acestea să constituie ecrane între șantier și zonele locuite;
- 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 evacuării accidentale de poluanți în mediu, a evitării producerii de zgomot peste limitele admise și depozitării necontrolate de deșeuri 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 STAS 10009/1988 Acustica urbană și STAS 6156/1986 Acustica în construcții – Limite admisibile și parametri de izolare acustică, măsurate conform STAS 6161/89 și prevederile H.G. nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor;
- Alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport se face la unități specializate;
- 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, pe bază de contract, 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 (reparațiile la utilajele și vehiculele utilizate vor fi efectuate numai în locuri special amenajate); Eventualele pierderi de carburanți vor fi colectate rapid, pentru a preveni poluarea solului și a apelor;
  - În cazul apariției unor pierderi de produse petroliere, acestea vor fi îndepărtate cu materiale absorbante care se vor colecta în containere etanșe, acoperite și etichetate. Containerele se vor preda unor societăți autorizate pentru colectarea și eliminarea deșeurilor petroliere;
  - Asigurarea scurgerii apelor din precipitații prin rigole/șanțuri amenajate de-a lungul drumurilor modernizate;
  - 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 lucrările proiectate;
  - 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 modificările și completările ulterioare ;
  - Gestionarea tuturor categoriilor de deșeuri se va realiza cu respectarea strictă a prevederilor Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
  - 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;
  - Conform prevederilor Ordinului nr.135/2010, 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 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, a acordului de mediu/avizului Natura 2000, după caz;



(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

