



Agenția Națională pentru Protecția Mediului

Agenția pentru Protecția Mediului Olt

DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE (proiect) **Nr. 9734 din 14.11. 2018**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate **COMUNA DOBRUN**, cu sediul în **comuna Dobrun, str. Principala, nr. 117, județul Olt**, înregistrată la **A.P.M. Olt** cu nr. **9734** din **26.10.2017**, în baza:

- Hotărârii Guvernului [nr. 445/2009](#) privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- 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 Olt decide,

ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței de Analiză Tehnică din data de **14.11.2018**, că proiectul **Pod beton armat peste raul Oltet pe drumul comunal DC10, între satul Dobrun, comuna Dobrun și satul Soparlita, comuna Soparlita, în comuna Dobrun, județul Olt + organizare de santier**” propus a fi amplasat în **comunele Dobrun și Soparlita, județul Olt** 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 Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. 2, pct. 10, lit. b);
- b) din analiza documentației tehnice, verificarea amplasamentului și completarea Listei de control s-a concluzionat că nu este posibil ca efectul lucrărilor propuse a se realiza să fie semnificativ.

1. Caracteristicile proiectului

a) descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului:

Podul peste raul Oltet dintre localitățile Dobrun și Soparlita este destinat unei circulații corespunzătoare traficului în localități, și a traficului corespunzător drumurilor județene. Durata de viață proiectată pentru podul definitiv –cel puțin 100 ani – conform SREN 1990:2004. Clasa I de importanță la acțiuni seismice, $\gamma_1 = 0,85$ a fost stabilită conform SREN 1998-2:2006 în funcție de implicațiile, relativ reduse, asupra comunicațiilor în cazul producerii unor avarii importante la acțiunea. Podul proiectat este amplasat în zona traversări existente prin vad, spre Dobrun la cca. 70m în aval de accesul în vad iar spre Soparlita chiar în zona accesului în vad.

Se propune adoptarea unui pod perpendicular față de direcția de curgere a raului Oltet, cu deschiderea 143.49 m, realizat din grinzi din beton postensionate, solidarizate printr-o placă de suprabetonare cu grosimea de min. 12 cm grosime.

Prin proiectare s-a urmărit ca traseul drumului să fie amenajat astfel încât să corespundă unei viteze de proiectare de 50 km/h.

În profil longitudinal linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel cotele de nivel existente ale părții carosabile, pentru a se păstra îmbrăcămintea existentă, astfel încât lucrarea să fie cât mai eficientă din punct de vedere economic.

Racordarea declivităților succesive s-au calculat în funcție de pantele în aliniament și în funcție de raza de racordare.

Suprastructura

Podul proiectat are lungimea totală de 143.49 m din care lungimea suprastructurii de 132.39m. În profil transversal, podul are lățimea totală de 8.30m din care parte carosabilă de 5.00m și 2 trotuare la nivel cu partea carosabilă de 1.00m fiecare. Separatia între trotuare și partea carosabilă se face prin marcaj. La limita exterioară a suprastructurii sunt prevăzute borduri prefabricate din beton cu dimensiunea de 15x25cm și grinzi de parapet din beton armat cu lățimea de 48cm, pe care se vor monta parapeti de protecție direcționali metalici zincati tip H4b cu lățime maximă de 550mm. Suprastructura podului este alcătuită, în secțiune transversale, din 3 grinzi prefabricate postensionate, dispuse la distanța de 2.83m interax, având înălțimea de 1.80m. Grinzile sunt solidarizate prin 4 antretoaze din beton armat (două antretoaze în câmp și câte o antretoază la rezemare) iar la partea superioară prin placa monolită din beton armat.

Calea pe pod este realizată din:

- 4.0 cm strat superior (de uzură) din mixtura asfaltică - MAS 16;
- 4.0 cm strat inferior din beton asfaltic pentru poduri – BAP 16;
- 2.5 cm sapa de protecție a hidroizolației din beton asfaltic BA 8;
- ~1.0c m hidroizolație;
- Minim 2 cm beton de pantă din beton C30/37.

Infrastructura

Infrastructura podului este reprezentată de 2 culei și 3 pile din beton armat, fundate indirect. Culeile sunt fundate prin intermediul a 6 piloni forati cu diametru de 1.08m și lungimea de 20.00m, solidarizati la partea superioară prin intermediul radierului din beton armat cu grosimea de 1.50m. Culeile au elevație masivă, din beton armat prevăzute cu zid de gardă și ziduri întoarse din beton armat. Pe banchetele de rezemare se vor amenaja cuzineti din beton armat și opritori antiseismici. Pe cele două culei, pentru rezemarea grinzilor de la suprastructura, se vor monta aparate de rezem din neopren armat mobil.

Pilele sunt fundate, de asemenea, indirect prin intermediul a 6 piloni forati cu diametru de 1.08m și lungimea de 22.50m, solidarizati la partea superioară prin intermediul radierului din beton armat cu grosimea de 1.50m. Elevația pilelor este lamelară, din beton armat, prevăzute la partea superioară cu rigla din beton armat. Pe rigla se vor amenaja cuzineti din beton armat și opritori antiseismici. Pe pilele P1 și P3, pentru rezemarea grinzilor de la suprastructura, se vor monta aparate de rezem din neopren armat mobil iar pe pila P2 se vor monta aparate de rezem din neopren armat fixe.

Pe cele două culee se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație de tip etanșe, care vor asigura un suflu de minim 100mm.

Pentru evacuarea apelor pluviale colectate pe pod au fost prevăzute panta transversale și longitudinale, astfel încât evacuarea apelor colectate să se facă la capetele podului, prin intermediul caziurilor

Racordarea podului cu rampele de acces se va face, la nivelul structurii rutiere, prin intermediul placilor de racordare cu lungimea de 6.0m, iar la nivelul terasamentului, prin șferturi de con și taluze pereate. De asemenea, pe taluze se vor amenaja scări de acces prevăzute cu mană curentă, și caziuri din beton.

Totodată, pe o lungime de minim 25m se va face racordarea rampelor de la lățimea în zona podului de 9.00m la lățimea curentă de 7.00m.

Albie

Albia în zona podului se va profila și degaja atât în amonte pe o lungime de cca. 150m cât și în aval pe o lungime de cca. 100m. De asemenea, se vor executa lucrări de protecție a malurilor, cu pereu din dale de beton pe o lungime de 60m în amonte și 40m în aval pe fiecare mal al albiei.

Pereul de la albie se va realiza din dale de beton executate monolit pe toata inaltimea taluzului si cu latimea minima de 2.50m. aceste vor fi fundate pe grinda din beton C30/37, protejat la baza cu un prism de anrocamente.

Profile transversal

Dimensiunile de gabarit ale platformei drumului sunt cele corespunzătoare drumului de categoria a IV-a conform ordinului nr. 45/aprilie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumului principal și anume :

- latimea platformei drumului: 7,00 m
- latimea partii carosabile : 5,50 m
- latimea acostamentelor: 2 x 0.75 m
- panta transversala : - 2,5 % pentru partea carosabil - 4 % pentru acostamente

Sistemul rutier

Structura rutiera va avea urmatraoarea alcatuire:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 rul 50/70
- 6 cm strat de legatura din binder de criblura BADPS 22.4 leg 50/70,
- 10 cm strat superior de fundatie din piatra sparta,
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast,
- 10-15 cm strat de forma din balast.

Conform normativului AND 605-2014 Mixturi asfaltice executate la cald. Conditii tehnice privind proiectarea, prepararea si punerea in opera, tipurile de mixturi asfaltice folosite pentru drumuri nationale vor respecta normativul.

Amenajare trotuare

Pe pod vor fi realizate trotuare cu latimea de 1.00m.

Scurgerea apelor

Întrucât, pe cea mai mare parte, drumul se afla la nivelul terenului natural, iar concluziile studiului geotehnic indica condiții hidrologice însemnate cantitativ, pe intreaga lungime a tronsonului a fost necesara studierea cu atentie a scurgerii apelor.

Astfel soluția proiectata prevede urmatoarele dispozitive de scurgere si evacuare a apelor:

Pentru asigurarea scurgerii apei in lungul drumului acolo unde panta in profil longitudinal depășește valoarea de 3% se va executa șanțuri pereate cu beton in grosime de 10 cm așezate pe un strat de balast de 10 cm.

b) cumularea cu alte proiecte : In amplasamentul proiectului și in vecinătatea acestuia nu există alte proiecte cu care podul peste raul oltet ar putea avea impact cumulat.

c) utilizarea resurselor naturale: In cadrul proiectului se vor folosi materialele si echipamentele caracteristice lucrarilor de drumuri: pământul de umplură (dacă este cazul), materiale de fundație balast și piatră spartă, bitum, pământ natural, filer, ciment, agregate pentru prepararea betoanelor, etc. Resursele naturale pentru realizarea proiectului sunt agregate minerale (nisip, pietris, piatra sparta) provenite din cariere si balastiere.

d) producția de deșuri : Generarea deseurilor, in special pentru perioada de executie a lucrarilor proiectate, reprezinta o sursa cu impact semnificativ asupra mediului din zona de amplasament, in conditiile nerespectarii masurilor prevazute in legislatia privind managementul deseurilor.

Conform H.G. nr. 856/2002 pentru „Evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase” se stabileste obligativitatea pentru agentii economici si pentru orice alti generatori de deseuri, persoane fizice sau juridice de a tine evidenta gestiunii deseurilor. In urma activitatilor de executie a lucrarilor vor rezulta rezultata urmatoarele tipuri de deseuri:



- Deseuri biodegradabile de la bucatarii si cantine 20 01 08
- Deseuri de ambalaje:
 - 15 01 01 ambalaje de hartie si carton;
 - 15 01 02 ambalaje de materiale plastice;
 - 15 01 03 ambalaje de lemn;
 - 15 01 04 ambalaje metalice
 - 15 01 07 ambalaje de sticla.
- 20 01 01 Hartie si carton;
- 16 06 05 Alte baterii si acumulatori;
- 16 01 03 Anvelope scoase din uz;
- 16 01 12 Placute de frana, altele decat cele specificate la 16 01 11 ;
- 16 01 17 Metale feroase;
- 13 02 06 uleiuri sintetice de motor, de transmisie si de ungere ;
- 13 02 07 uleiuri de motor, de transmisie și de ungere ușor biodegradabile.
- Deseuri din constructii si demolari:
 - 17 01 01 beton;
 - 17 01 02 caramizi;
 - 17 01 07 amestecuri de beton, caramizi, tigle si materiale ceramice, altele decat cele specificate la 17 01 06;
 - 17 02 01 lemn;
 - 17 02 02 sticla;
 - 17 02 03 materiale plastice;
 - 17 03 02 asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01;
 - 17 05 04 pamant si pietre, altele decat cele specificate la 17 05 03;
 - 17 09 04 amestecuri de deseuri de la constructii si demolari, altele decat cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 si 17 09 03.

Deseurile rezultate vor fi tinute strict sub control printr-o depozitare corespunzatoare. De asemenea se recomanda ca pentru depozitare sa fie folosite utilajele in stare tehnica corespunzatoare. Se vor evita efectele negative asupra factorilor de mediu sensibili: sol si apa subterana. Dupa terminarea lucrarilor, constructorul va asigura curatenia spatiilor de desfasurare a activitatilor prin supravegherea dirigintelui de santier. Materialul rezultat va fi incarcat prin mijloace mecanice in mijloacele de transport si evacuat de pe amplasament.

Colectarea deseurilor se va face selectiv, in containere etichetate corespunzator.

Deseurile de pamant si pietre, pot fi reciclate in lucrarile de umpluturi.

In cadrul organizarii de santier se vor stabili zone pentru depozitarea in conditii de siguranta a deseurilor, pe tipuri de deseuri.

In perioada de operare, titularul va incheia contract cu operatori de salubritate si va asigura preluarea periodica a deseurilor din activitatile de operare.

e) emisiile poluante, inclusiv zgomotul si alte surse de disconfort:

utilajele de constructie, cu mase proprii mari, prin deplasarile lor sau prin activitatea in punctele de lucru, constituie surse de vibratii. A doua sursa principala de zgomot si vibratii in santier este reprezentata de circulatia mijloacelor de transport. Pentru transportul materialelor (pamant, balast, prefabricate, beton, asfalt etc.) se folosesc basculante/autovehicule grele, cu sarcina cuprinsa intre cateva tone si mai mult de 20 tone.

f) riscul de accident, ținându-se seama în special de substanțele și de tehnologiile utilizate:

- Alimentarea cu combustibil a utilajelor se va face in statii special amenajate in acest sens, iar furnizarea materialelor pe frontul de lucru se va face respectand toate normele si reglementarile in vigoare.



Schimbarea lubrifiantilor se va efectua dupa fiecare sezon de lucru in ateliere specializate, unde se vor realiza si schimburile de uleiuri hidraulice si de transmisie.

Utilajele si echipamentele folosite vor fi aduse in stare normala de functionare avand efectuate reviziile tehnice si schimburile de ulei in ateliere specializate.

Vopselele pentru marcaje vor fi aduse in recipienti etansi si depozitate in organizarea de santier in spatii inchise, special desemnate in ambalajele originale. Ambalajele provenite de la aceste materiale vor fi gestionate in conformitate cu prevederile legale in vigoare si vor fi restituite producatorilor sau distribuitorilor dupa caz. In organizarea de santier nu vor fi amplasate rezervoare de depozitare a combustibilului, nu se vor executa activitati de schimburi de uleiuri la utilaje si nu se vor realiza activitati de reparatii la masini si utilaje. Aceste activitati se vor desfasura in spatii special amenajate de operatori economici autorizati in afara amplasamentului organizarii de santier.

In perioada de operare, substantele toxice si periculoase pot aparea numai ca urmare a producerii unor accidente de catre vehicule care transporta astfel de substante.

2. Localizarea proiectului:

2.1. utilizarea existenta a terenului: amplasament: extravilanul comunelor Dobrun si Soparlita domeniul public si privat al comunelor Dobrun si Soparlita si AN Apele Romane- ABA Valcea.
Suprafata ocupata : 1800 mp , categoria de folosinta : albia+maluri raul Oltet

Podul proiectat va fi amplasat in amonte de zona de traversare prin vad (cca 15m) intr-o sectiune a Oltetului mai ingusta.

2.2. relativa abundenta a resurselor naturale din zona, calitatea si capacitatea regenerativa a acestora: nu este cazul;

2.3. capacitatea de absorbtie a mediului, cu atentie deosebita pentru:

a) zone umede: proiectul nu se implementeaza in zone umede ;

b) zone costiere: nu este cazul;

c) zonele montane si cele impadurite: nu este cazul;

d) parcuri si rezervatii naturale: terenul nu este inclus in arii naturale protejate (rezervatii) ;

e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislatia in vigoare, cum sunt: zone de protectie a faunei piscicole, bazine piscicole naturale si bazine piscicole amenajate, etc.: nu este cazul;

f) zonele de protectie speciala, mai ales desemnate prin OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, zonele prevazute prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului National – Sectiunea a III-a- zone protejate, zone de protectie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, si Hotararea de Guvern nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul si marimea zonelor de protectie sanitara si hidrogeologica:

Proiectul analizat in cadrul acestei traverseaza situl Natura 2000 ROSCI0266 – Valea Oltetului.

Activitatile prevazute prin acest proiect vor avea un impact care se va manifesta in principal in faza de executie si constau in modificari fizice inerente implementarii oricarui proiect din domeniul constructiilor.;

g) ariile in care standardele de calitatea a mediului stabilite de legislatie au fost deja depasite: nu este amplasat intr-o zona de protectie speciala sau intr-o arie in care standardele de calitate a mediului stabilite de legislatie au fost deja depasite;

h) ariile dens populate: terenul este situat in zona periferica de locuinte a localitatii

i) peisaje cu semnificatie istorica, culturala si arheologica: nu au fost semnalate obiective istorice si cultural.



3. Caracteristicile impactului potential

a) extinderea impactului: aria geografica si numărul persoanelor afectate: Impactul proiectului este local, se manifestă numai in amplasamentul proiectului, fără afectarea spațiilor din vecinătate. Deoarece proiectul va fi realizat in afara zonelor rezidențiale, nu va conduce la afectarea populației. In amplasamentul proiectului nu au fost identificate specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de realizarea proiectului. Impactul de ansamblu pentru acest proiect se va manifesta în principal, în fazele de executie și va avea o extindere locală. In perioada de operare impactul pe factori de mediu va fi strict local, iar impactul social si economic pozitiv se va extinde asupra intregii zone.

b) natura transfrontiera a impactului: nu este cazul;

c) mărimea si complexitatea impactului:

d) Probabilitatea impactului este diferita pe fiecare factor de mediu atat in faza de construire cat si in faza de exploatare In perioada de operare impactul ramane redus, zonele locuite ramanand in afara zonei de influenta. De asemenea, impactul va fi unul extrem de redus asupra folosintelor actuale ale terenului, precum si asupra bunurilor materiale

e) Magnitudinea impactului este diferita functie de procesele tehnologice desfasurate, de conditiile atmosferice, de numarul de utilaje si echipamente aflate simultan in actiune. Impactul va fi redus, temporar cu caracter local manifestandu-se in special in perioada realizarii lucrarilor de constructie.

f) Durata, frecventa si reversibilitatea impactului.

Impactul va fi temporar, variabil si reversibil. Se manifestă in perioada execuției lucrărilor. La finalizarea lucrărilor de construcție, mediul va reveni la starea inițială, cu excepția spațiilor ocupate permanent de lucrări.

Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

- transportul materialelor pulverulente sa se efectueze cu autovehicule dotate cu prelate;
- procesele tehnologice care produc mult praf cum este cazul umpluturilor de pamant vor fi reduce in perioadele cu vant puternic, sau se va urmari o umectare mai intense a suprafetelor;
- drumurile de santier vor fi permanent intretinute prin nivelare si stropire cu apa pentru a se reduce praful. In cazul transportului de pamant se va prevedea pe cat posibil trasee situate chiar pe corpul umpluturii astfel incat pe de o parte sa se obtina o compactare suplimentara, iar pe de alta parte pentru a restrange aria de emisii de praf si gaze de esapament;
- utilajele si mijloacele de transport vor fi verificate periodic in ceea ce priveste nivelul de monoxid de carbon si concentratiile de emisii in gazele de esapament si vor fi puse in functiune numai dupa remedierea eventualelor defectiuni.
- folosirea celor mai bune tehnologii pentru a limita emisiile de poluanti atmosferici;
- curatarea regulata a fronturilor de lucru pentru a preveni acumularea de praf;
- achizitionarea carburantilor corespunzatori din punct de vedere calitativ;
- alimentarea cu carburanti a mijloacelor de transport se va face in centre specializate;
- efectuarea regulata a reviziilor tehnice la mijloacele de transport si la utilaje pentru ca emisiile sa se incadreze in prevederile legale;
- interzicerea arderii oricarui material/ deseuri in cadrul fronturilor de lucru;
- diminuarea cantitatii de deseuri produse si reciclarea lor.



II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare

adecvata : proiectul propus **intră** sub incidența art. 28 din 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

Pe amplasamentul proiectului și în apropierea proiectului nu au fost identificate habitate protejate sau optime pentru utilizare din punct de vedere a speciilor protejate.

Proiectul nu va reduce suprafața habitatelor de interes comunitar și nici numărul exemplarelor speciilor protejate de interes comunitar, în condițiile respectării măsurilor de protecție prevăzute în acest memoriu.

Proiectul nu va afecta habitate și specii protejate, iar impactul său asupra zonelor locuite din apropiere va fi unul pozitiv.

Investiția nu va perila și nu va duce la dispariția unor specii importante din punct de vedere conservativ.

De asemenea, în zona proiectului habitatele au suferit puternice influențe antropice, speciile vegetale având un caracter secundar.

In vedere pastrării stării de conservare a speciilor și habitatelor printru care a fost desemnat situl Natura 2000 se va:

- respectarea graficului de lucrări în sensul limitării traseelor și a programului de lucru pentru a limita impactul asupra florei și faunei specifice amplasamentului;
- utilizarea de mijloace de transport silențioase pentru diminuarea zgomotului produs în activitatea de construcție a drumului și echiparea cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților;
- colectarea materialelor rezultate din lucrările de curățire și gestionarea deșeurilor conform cerințelor legale;
- evitarea apariției scurgeri accidentale de combustibili de la utilaje;
- reconstrucția ecologică a terenurilor afectate la finalizarea lucrărilor de execuție ;
- prevenirea deteriorării suprafețelor învecinate, pentru a evita pierderea și/sau afectarea habitatelor;
- restricționarea lucrărilor de excavare în perioada de depunere a icrelor la pești (perioada aprilie-mai);
- controlul deversării de carburanți sau substanțe volatile pe sol;
- controlul deversării de sedimente în apă prin utilizarea celor mai bune practici de management pentru combaterea eroziunii și sedimentelor;
- utilizarea de drumuri de acces existente a se reduce suprafața afectată de lucrări.
- evitarea depozitării necontrolate a materialelor rezultate : vegetație, pământ ;

Justificarea, dacă proiectul nu are legătura directă cu / nu este necesar pentru managementul conservării ariilor naturale protejate de interes comunitar

Proiectul propus nu are legătura directă cu și nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar ROSCI0266 Valea Oltului.

Proiectul de construire pod peste râul Oltet, comuna Dobrun, face parte din programul Consiliului Județean Olt de a menține viabilitatea rețelei rutiere pe teritoriul județului, în scopul facilitării legăturilor între localități, între alte drumuri importante, a legăturilor cu anumite obiective cultural-istorice și economice regionale, prin atragerea de trafic în zona, în condiții de confort și siguranță în exploatare.



Obiectivele de conservare evidente care reies din formularul standard al sitului ROSCI0266 Valea Oltetului sunt protecția speciilor și a habitatelor.

Realizarea lucrărilor de construcție a podului nu vor afecta starea de conservare a speciilor și habitatelor pentru a căror protecție a fost desemnat situl de importanță comunitară ROSCI0266 Valea Oltetului.

Estimarea Impactului potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor din ariile naturale protejate de interes comunitar

Proiectul analizat in cadrul acestui memoriu, se suprapune cu situl Natura 2000 ROSCI0266 Valea Oltetului.

Activitatile prevazute prin acest proiect vor avea un impact care se va manifesta in principal in faza de executie si constau in modificari fizice inerente implementarii oricarui proiect din domeniul constructiilor.

Lucrarile de executie a proiectului se vor desfasura pe o perioada redusa de timp, pe un amplasament limitat.

Natura impactului depinde de tipul de stres exercitat de fiecare activitate asupra habitatului. Conform datelor din literatura de specialitate, realizării și exploatării unui pod ii pot fi asociați ca factori stresanți:

- lucrările de decopertări / recopertări;
- deshidratarea și inundarea;
- acidifierea;
- salinizarea;
- încălzirea termică;
- contaminarea cu substanțe toxice;
- poluarea fonică.

Lucrările de decopertări vor fi limitate la minimumul necesar și vor fi făcute numai inaintea inceperii lucrărilor de construcție, astfel încât să fie redus impactul asupra mediului. De asemenea, in spațiile decopertate nu au fost identificate specii de floră de interes conservativ.

Toate spațiile afectate temporar de lucrări vor fi recopertate cu solul fertil excavat inițial și va fi monitorizată refacerea acestor suprafețe, astfel încât lucrările de decopertări – recopertări nu vor avea impact semnificativ asupra biodiversității.

Construcția și exploatarea podului și a drumului de legătură **nu va contribui la deshidratarea și inundarea terenurilor** din amplasamentul proiectului, deoarece nu va conduce la modificarea regimului hidrologic in zona analizată și în toată perioada realizării lucrărilor de construcție și in perioada de exploatare a proiectului va fi păstrat regimul de curgere al râului Oltet.

Construcția și exploatarea podului și a drumului de legătură **nu va contribui la salinizarea terenurilor** din amplasamentul proiectului deoarece toate materialele de construcție vor fi depozitate in spații special amenajate in cadrul organizării de șantier sau vor fi direct puse in operă. De asemenea, deșeurile vor fi depozitate in spații special amenajate in cadrul organizării de șantier, de unde vor fi prelevate de către o firmă specializată.

Construcția și exploatarea podului și a drumului de legătură **nu va contribui la încălzirea termică a terenurilor** din amplasamentul proiectului deoarece in perioada realizării lucrărilor nu vor fi folosite surse de căldură, iar betonul necesar pentru realizarea lucrărilor va fi adus gata preparat de la centre autorizate și va fi pus direct in operă.

Construcția și exploatarea podului și a drumului de legătură **nu va contribui la contaminarea cu toxine a terenurilor** din amplasamentul proiectului deoarece vor fi folosite tehnici de construcție și echipamente moderne, astfel încât emisiile de substanțe poluante să fie reduse / eliminate. Organizarea de șantier va fi amplasată in afara ariilor naturale protejate.



Materialele de construcție și deșeurile vor fi depozitate în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier. În jurul depozitelor vor fi realizate șanțuri perimetrice pentru colectarea eventualelor scurgeri de materiale de construcție.

Carburanții și substanțele periculoase vor fi depozitate în spații speciale în scopul evitării poluării platformelor adiacente. Alimentarea cu carburant a utilajelor se va face numai în spații speciale, astfel încât terenurile din amplasamentul podului și a drumului de legătură și cele din vecinătatea acestora să nu fie poluate.

Realizarea podului și a drumului de legătură va contribui la creșterea nivelului zgomotului în amplasamentul analizat, manifestat în special în perioada de execuție a lucrărilor, dar acesta nu va avea impact semnificativ asupra biodiversității, în condițiile respectării măsurilor de protecție prevăzute în acest memoriu.

Realizarea lucrărilor de construcție și exploatarea podului va avea impact reversibil asupra biodiversității, cu excepția suprafețelor ocupate permanent de noile infrastructuri.

Realizarea pilelor și a drumului de legătură implică ocuparea permanentă a unor suprafețe, dar, deoarece acestea nu reprezintă un procent foarte mare din zona analizată și nu sunt ocupate de habitate protejate sau de specii de floră de interes conservativ, impactul asupra biodiversității este nesemnificativ. Toate suprafețele afectate temporar de lucrări vor fi refăcute la finalizarea lucrărilor de construcție și aduse la starea inițială. Amplasamentul proiectului este antropizat, acesta aflându-se în zona traversării existente prin vad, astfel încât realizarea și exploatarea podului nu va contribui la fragmentarea habitatului. În amplasamentul lucrărilor nu au fost identificate habitate și specii pentru a căror protecție a fost desemnat ROSCI0266 Valea Oltului. Proiectul nu va reduce suprafața habitatelor de interes comunitar și nici numărul exemplarelor speciilor protejate de interes comunitar, în condițiile respectării măsurilor de protecție prevăzute în acest memoriu.

Nu există posibilitatea deteriorării semnificative sau o pierdere totală a unui habitat de interes comunitar. Terenurile în care va fi realizat proiectul sunt ocupate de floră comună, fără valoare conservativă și de terenuri arabile cultivate anual (fără o biocenoză stabilă), astfel încât realizarea și exploatarea podului nu va conduce la distrugerea, fragmentarea, simplificarea sau degradarea unor habitate de interes comunitar. În perioada de realizare a lucrărilor va exista un impact moderat asupra florei și faunei din imediata apropiere a lucrărilor prin nivelul de zgomot și poluare aer (pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile). Acest impact va avea caracter reversibil după finalizarea lucrărilor și luarea măsurilor de reducere/refacere a mediului.

Asadar, proiectul nu afectează integritatea ariei naturale protejate de interes comunitar pe care o traversează ROSCI 0266 Valea Oltului:

- nu duce la fragmentarea habitatelor de interes comunitar
- nu are impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar
- nu produce modificări ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția

Condițiile de realizare a proiectului:

- a) Respectarea proiectului care a stat la baza avizării. **Orice modificare** a acestuia, care poate avea **efecte semnificative** asupra mediului, se va notifica la A.P.M. Olt. Notificarea se va realiza obligatoriu înainte de modificarea proiectului;
- b) Respectarea legislației de mediu în vigoare.
- c) Începerea lucrărilor de execuție este permisă numai după obținerea tuturor avizelor impuse prin Certificatul de Urbanism și de către membrii Comisiei de Analiză Tehnică.
- d) Deșeurile rezultate, indiferent de natura lor, se vor gestiona în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor.
- e) Se va refăce cadrul natural afectat în timpul execuției lucrărilor. În cazul în care se constată o degradare a terenului, vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică



f) La finalizarea proiectului, titularul are obligația de a înștiința autoritatea de mediu în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare. Nota de constatare întocmită în această etapă se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

III. Informații cu privire la procesul de participare a publicului în procedura derulată :

- pe parcursul derulării procedurii, informarea publicului și participarea acestuia la luarea deciziei s-a realizat astfel:

1. anunț pe site-ul propriu a A.P.M. Olt la depunerea solicitării în data de 08.11.2018; titular prin publicare în ziarul Gazeta Oltului din data de 08.11.2018, afișare/ înregistrare la primăria Dobrun nr. 3664/08.11.2018, primăria Soparlita nr. 2787/08.11.2018;

2. postarea proiectului deciziei etapei de încadrare de către APM Olt în data de2018; titular prin publicare în ziarul din data de2018, afișare/ înregistrare la primăria Slatina nr.2018;

Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziția autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în întregime titularului.

Prezenta decizie își păstrează valabilitatea pe toată perioada punerii în aplicare a proiectului, în situația în care nu intervin schimbări care să afecteze condițiile stabilite prin aceasta.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV,
Ec. Dorel ȘTEOMLEGA**

**ȘEF SERVICIU A.A.A
Ing. Marius POPA**

**Întocmit,
Biolog Anca Truță**

