

**DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE (proiect)**  
**Nr. 2382 din 20.05.2024**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de DIRECTIA ADMINISTRAREA STRAZILOR SI ILUMINATULUI PUBLIC cu sediul în Slatina, str.Draganesti, nr. 25A , înregistrată la APM Olt cu nr. 2382 din 26.02.2024, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2001, cu modificările și completările ulterioare, **APM Olt decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de **20.05.2024**, că proiectul: **”REABILITARE ALEE ACCES CAMINE 23-25 STR. CRISAN”**, propus a fi amplasat în Slatina, str. Crisan, județul Olt, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului**

Justificarea prezentei decizii:

**I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:**

- a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, pct. 13, lit. a);

Terenul ocupat de obiectivul de investitie aparține domeniului public al municipiului Slatina, judetul Olt.

Strada se află în intravilanul Municipiului Slatina fiind în proprietatea și administrarea orasului, conform inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al Municipiului Slatina.

Strada supusa analizei este proprietatea publica a Municipiului Slatina iar în prezent se află într-o stare avansată de degradare impunându-se astfel lucrări de reabilitare/modernizare a acestora, pentru aceasta se dorește realizarea proiectului.

Tronsonul de stradă care face parte din investiția curentă se va reabilita/moderniza pe toată lungimea are 190 de metri.

Scopul investitiei este de a asigura o îmbunătățire a vieții și activității locuitorilor permițând totodată:

- asigurarea unei circulații rutiere și pietonale în condiții de siguranță și confort;
- ameliorarea accesului la rețeaua de drumuri și societății comerciale din zonă;
- diminuarea surselor de poluare și îmbunătățirea calității mediului.

Prin tema de proiectare se propune reabilitarea/modernizarea tronsonului de stradă antemenționat pentru circulația autovehiculelor; trotuare pentru circulația pietonilor; colectarea și scurgerea apelor pluviale.

Obiectivul general al acestei investitii: Asigurarea unei infrastructuri de baza moderne care sa duca la o accelerare a cresterii economice și a conditiilor de trai in conditiile unei dezvoltari durabile.

Pentru lucrarile de reabilitare ale străzii analizate, prin expertiza tehnică se propune urmatorul scenariu de bază pentru eliminarea degradarilor și aducerea acesteia la starea normală de funcționare.

Sistem rutier suplu:

- 4 cm strat de uzura BA16 RUL. 50/70;
- 6 cm strat de legatura BAD22.4 LEG. 50/70;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta;
- 20 cm strat de fundatie din balast.

**Sistem rutier suplu**

**AVANTAJE**

- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizata iar capacitatea portanta poate creste progresiv prin investitii etapizate (ranforsari) pe masura cresterii traficului;
- Greselile de executie pot fi remediate usor fata de imbracamintile de beton de ciment;
- Prezinta un confort la rulare mai mare decat imbracamintile asfaltice (prin lipsa rosturilor);
- Rugozitatea suprafetei poate fi sporita prin tratamente bituminoase, asigurandu-se circulatia si pentru decliviati cu valori mai mari.

**Situatia existenta**

Starea tehnica a strazii analizate este "rea" pe toată lungimea, traficul auto si pietonal desfasurandu-se cu dificultate, in conditii improprii din cauza degradarilor locale, astfel ca reabilitare/modernizarea acesteia devine absolut necesara.

Starea de degradare este reprezentata de degradari specifice structurilor rutiere din beton, de tip: gropi, tasari, crăpături.

Cauze:

- lipsa lucrarilor de intretinere si reparatii;
- lipsa elementelor corespunzătoare de preluare și evacuare a apelor pluviale;
- execuția lucrărilor la rețelele edilitare.

Lucrarile propuse sunt lucrari de reabilitare/modernizare strazi in vederea aducerii acestora la un nivel ce va asigura confort si siguranta in exploatare.

Lucrarile proiectate reprezinta lucrari de drumuri, reabilitarea structurii rutiere inadecvata a drumurilor interioare adiacente parcarii , a aleilor pietonale si platformelor de parcare.

Locurile de parcare proiectate se vor trasa conform NP 24.

Lucrarile ce fac parte din acest proiect se incadreaza in limitele cadastrale si nu afecteaza spatiul verde sau alte retele existente.

Starea tehnica a strazii analizate este "rea" pe toată lungimea acesteia, aceasta riscand sa ajunga într-o stare avansata de degradare daca nu se vor lua masuri in vederea realizarii lucrarilor de reabilitare/modernizare.

Lipsa unei structuri rutiere moderne în stare bună, face ca circulația să se desfășoare greoi, mai ales în perioadele cu precipitații, neavând asigurate condițiile de siguranța rutieră și confort.

Datorită inconvenientelor enumerate, circulația vehiculelor și a pietonilor se desfășoară necorespunzător din punct de vedere al siguranței circulației, necesitând modernizarea strazii, prin metode perfecționate de impermeabilizare.

Scopul realizarii acestei investitii este imbunatatirea conditiilor de transport pentru bunuri si persoane Beneficii:

- reducerea considerabilă a costurilor cu menținerea și modernizarea periodică;
- reducerea zgomotului și noxelor, timpul de traversare a străzii reducându-se considerabil;
- creșterea siguranței circulației;
- creșterea gradului de acces al comunității la diverse servicii din interiorul localitati: supermarket, cinema; școli, etc.
- diminuarea surselor de poluare – praf, noroi;

#### Situatia proiectata

Se vor reface aleile degradate, iar in spatiul neamenajat dintre blocuri, se va construi o noua alee cu aceeasi structura propusa.

Prin reabilitarea strazii se va asigura circulatia in conditii optime a locuitorilor din zona. Terenul aferent lucrarilor este amplasat pe actualul traseu al strazii studiate, nefiind necesare exproprii, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

Lucrarile de reabilitare nu vor afecta monumente istorice/de arhitectura, situri arheologice din zona sau in zona imediat invecinata.

Pentru reabilitarea strazii nu sunt necesare suprafete noi, extinderi, unele corectari ale traseului se vor face pe suprafata aferenta domeniului public si zona de siguranta a drumurilor, deci nu afecteaza proprietatile din zona si nu schimba destinatia terenului.

Proiectul aferent nu afecteaza spatiul verde existent/neamenajat, acesta fiind deja amenajat conform PUG Slatina si Registrul spatiilor verzi.

In zona dintre blocuri se va amenaja o alee pe un spatiu existent, iar celelalte cai de circulatie se vor reabilita.

**Structura rutiera proiectata respecta prevederile Expertizei tehnice si a fost adoptata in conformitate cu prevederile PD177-2001, avand urmatoarea alcătuire:**

**Parte carosabilă Strada Crisan:**

- 4 cm strat de uzura BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legătură BAD22.4 leg. 50/70;
- strat de bază din piatră spartă, 20 cm;
- strat de fundație din balast, 20 cm.

**Reabilitare:** tronson 1 (km 0+000 - 0+040), tronson 3 (km 0+000 - 0+040):

- 4 cm strat de uzura BA16 rul. 50/70 + preluare denivelări;
- geocompozit antifisură.

Pe zonele de racordare a gurilor de scurgere la căminele de vizitare, se va realiza refacerea structurii rutiere pe toată grosimea cu respectarea stratificației precizate mai sus.

#### **Amenajarea intersecțiilor și racordurilor cu străzile laterale**

La racordarea cu strazile intersectate linia rosie a fost proiectata la nivelul acestor strazi.

Racordarea bordurii partii carosabile la intersectia strazilor existente s-a realizat cu arce circulare avand raze stabilite functie de conditiile existente din teren pentru a se asigura continuitatea scurgerii apelor.

Amenajarea acestora se va realiza conform detaliilor de pe Planurile de situatie.

Se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

#### **Structura rutiera trotuar**

Conform profilelor transversale tip, trotuarele pietonale și cele amplasate perimetral clădirilor (acolo unde au fost prevăzute) se vor realiza cu următoarea structură rutieră:

- BA8 rul. 50/70, 4 cm;
- balast stabilizat, 20 cm;
- balast la trotuare, 10 cm.

Delimitarea trotuarelor se va realiza cu borduri mici, prefabricate, din beton C30/37 cu dimensiunile de 10x15x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 avand dimensiunile 20x10 cm).

#### **Dispozitive de scurgere a apelor pluviale**

Apele pluviale vor fi preluate de catre canalizarea subterana existenta și de către gurile de scurgere existente suplimentate cu guri de scurgere noi, care în final va avea in componenta canalul colector, gurile de scurgere, caminele colectoare cu racorduri la gurile de scurgere.

Gurile de scurgere noi pentru captarea apelor pluviale vor fi din PEHD, cu diametru DN400, cu depozit de sedimente, prevazute cu placa din beton cu rama si gratar din fonta clasa D400, cu sistem antifurt, iar racordul (legatura) cu caminele de vizitare va fi din PVC-KG, DN160, cu panta de 2%. Gurile de scurgere vor fi amplasate la marginea partii carosabile, langa borduri. Apele colectate prin gurile de scurgere se dirijeaza spre caminele colectoare, amplasate in apropiere. Racordarea tevilor la caminul de vizitare se va face prin intermediul pieselor de trecere speciale care sa asigure o etanseitate corespunzatoare. Corpul gurilor de scurgere va fi astfel amplasat pe verticala incat oglinda apei retinuta de sifon sa fie la o adancime H cel putin egala cu adancimea de inghet cf. prevederilor STAS 6701. Dupa caz, se vor utiliza tuburi prelungitoare (tub telescop) pentru gurile de scurgere.

De asemenea se va avea in vedere ridicarea la cotă a căminelor de vizitare și a căminelor racord existente prin înlocuirea plăcii din beton armat cu rama si capac din fonta, clasa D400. Rama cu capac va fi pozitionata cu 4 cm mai sus fata de placa din beton pentru realizarea stratului astfaltic de uzura. De asemenea se va avea în vedere și ridicarea la cotă a gurilor de scurgere existente respectiv înlocuirea grătarului existent cu unul nou de clasă D400.

#### **Siguranta circulatiei**

Reglementarea circulatiei va fi intocmita conform standardelor si normativelor in vigoare, avandu-se in vedere fluidizarea si siguranta circulatiei printr-o semnalizare corespunzatoare.

Lucrarile de semnalizare la terminarea lucrarilor constau in constructia elementelor de semnalizare verticala si orizontala.

Lucrarile de semnalizare orizontala constau in marcaje longitudinale de separare a sensurilor de circulatie, traversare pentru pietoni si/sau alte elemente caracteristice conform SR 1848-7 si a celorlalte normative in vigoare.

Pentru marcajele rutiere se vor folosi materiale in doi componenti (bicomponente), cu o durata de viata de min. 2 ani, cu grosime 2000 micrometri, aplicate la rece, cu microbule de sticla.

Lucrarile de semnalizare verticala constau in amplasarea indicatoarelor rutiere, conform SR 1848-1 si a celorlalte normative in vigoare.

Pe perioada executiei lucrarilor, Antreprenorul va respecta „Normele metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului” aprobate prin Ordinul comun al

Ministerului de Interne si Ministerului Transporturilor nr. 1112/411-2000 publicat in Monitorul Oficial nr. 397/25.08.2000, cit si al celorlalte norme, standarde si prevederi legale in vigoare. Se impune semnalizarea corespunzatoare pentru evitarea oricaror feluri de accidente, inclusiv pe timp de noapte.

La executia trecerilor pentru pietoni se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

Astfel, toate trecerile de pietoni vor fi prevazute cu rampe de acces cu o latime de min. 1 m si inaltimea bordurilor trotuarului fata de carosabil de max. 2 cm, realizate cu finisaj antiderapant cf. prevederilor NP 051/2012. Trecerile de pietoni vor fi prevazute cu benzi de ghidaj tactilo-vizuale cu amprente diferite si in culori contrastante.

#### **Trasarea lucrarilor**

Trasarea lucrarilor proiectate in cadrul proiectului tehnic, prin coordonatele de trasare ale axelor drumului, coordonatele amenajarii in plan orizontal a axului, a amenajarii in plan vertical a axului si sunt cuprinse in planurile de situatie, profilele longitudinale si profile transversale curente.

Materializarea punctelor din retea de indiesire si de ridicare se va executa conform temei de proiectare prin picheti si borne dispuse astfel incat sa existe vizibilitate intre ele.

Sistemul de coordonate folosit la realizarea retelei este Stereografic 1970. Proiectia stereografica 1970 este proiectia oficiala folosita in prezent in Romania.

In retea planimetrica au fost incluse puncte ale retelei de triangulatie de ordin superior, aflate in zona lucrarii. La stabilirea amplasarii punctelor s-au avut in vedere toate prescriptiile normativelor referitoare la stabilitate, eficienta pentru ridicare, accesibilitate usoara. Amplasamentele au fost stabilite astfel incat sa existe posibilitatea orientarii instrumentelor pentru masurat pe minim 2 puncte ale retelei.

Sistemul de cote folosit la realizarea retelei este Marea Neagra 1975. Planul de referinta Marea Neagra 1975 este cel oficial folosit in prezent in Romania. Reteaua de sprijin altimetrica este formata din punctele retelei planimetrice de sprijin.

Punctele retelei planimetrice de sprijin si cele ale retelei altimetrice au fost materializate pe teren conform detaliilor din tema de proiectare. Masuratorile topografice au fost efectuate in sistem de referinta „Stereo 1970”.

La birou au fost determinate coordonatele tuturor punctelor culese in teren si s-a realizat planul de situatie. Planul de situatie a fost realizat cu programe CAD.

Pregatirea si trasarea axului si fixarea reperilor de nivelment, necesari in perioada de executie a lucrarilor se va face in sistem de coordonate STEREO 70, conform schitelor de reperaj, in prezenta unui inginer topometru.

#### **Traficul**

Traficul este preponderent cel local, autovehiculele fiind de tipul turismelor, autovehicule de interventie, camioane de transport. Pentru analiza structurii rutiere, in urma analizei efectuate in teren, s-a stabilit clasa de trafic pentru tronsonul de strada investigat, respectiv trafic de calcul  $N_c = 0.40$  m.o.s, clasa de trafic T3, trafic mediu.

#### **Traseul in plan**

Lungimea totala a sectorului de stradă proiectate este de 190 metri si este alcatuita din 3 tronsoane.

Conform HCL nr. 64/2012 privind clasificarea strazilor in raport cu intensitatea traficului si functiile pe care le indeplinesc, codul de clasificare a strazilor este III, respectiv conform Ordinului MT 49/1998.

Viteza de baza (proiectare) adoptata este de 50 km/h conform STAS 10144-3/91 redusa la 30 km/h din cauza conditiilor de traseu.

La proiectarea traseului in plan s-a urmarit respectarea prescriptiilor prevazute in STAS 10144/1,3-90, traseul in plan urmarind traseul existent, cu realizarea corectiilor care s-au impus prin adoptarea elementelor geometrice corespunzatoare, respectiv platforma proiectata a fost incadrata cat mai aproape de limitele amprizei actuale pentru a nu fi necesare exproprii respectiv pentru a se asigura spatiu pentru realizarea trotuarelor pietonale.

Tinand seama de conditiile existente din teren, existenta fronturilor de locuinte, au fost facute corectii in plan si prin urmare, axa drumului/străzii a fost deplasata in stanga sau dreapta fata de axa existenta, functie de posibilitatile de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrarile proiectate s-au imbunatatit elementele geometrice in plan ale traseului.

### **Profilul longitudinal**

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut in vedere evitarea frangerii frecvente a liniei rosii si a declivitatilor alternante, elementele de baza in profil longitudinal s-au mentinut cu corecturile care s-au impus.

Profilul longitudinal a fost proiectat avandu-se in vedere respectarea cotelor de intrare în curți și cotelor obligate ale construcțiilor adiacente străzii pentru a nu se afecta accesele la proprietati, precum si de asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. In general, linia rosie a fost proiectata la nivelul terenului existent, cu corectiile care s-au impus.

In profil longitudinal declivitatile sunt in general mici, racordate cu raze de curbura avand valori mari.

### **Profilul transversal**

**In profil transversal strada a fost prevazută cu urmatoarele elemente:**

*Profil transversal tip 1:*

*Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 1 de la km 0+000 la km 0+040*

a. Parte carosabila de lățime variabilă cuprinsă între 4.0 m, cu o bandă de circulație de 4.00-5.00 m încadrată de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

*Profil transversal tip 2:*

*Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 1 de la km 0+040 la km 0+065*

a. Parte carosabila de lățime variabilă cuprinsă între 3.50 - 4.00 m, cu o bandă de circulație încadrată pe partea dreapta de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea stângă a străzii dispuse la lateral față de axul străzii încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

c. Trotuare pietonale pe ambele părți avand o latime variabila cuprinsa intre 0.80 si 1.20 m.

Panta transversala a trotuarelor este de 2% spre carosabil.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

*Profil transversal tip 3:*

*Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 1 de la km 0+065 la km 0+080*

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulație de 2.50 m încadrate pe partea dreapta de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea stângă a străzii dispuse perpendicular față de axul străzii încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

c. Trotuare pietonale pe ambele părți avand o latime variabila cuprinsa intre 0.80 si 1.20 m.

Panta transversala a trotuarelor este de 2% spre carosabil.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

*Profil transversal tip 4:*

*Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 2 de la km 0+000 la km 0+012*

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulație de 2.50 m încadrate pe partea dreapta de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea stângă a străzii dispuse perpendicular față de axul străzii încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

c. Trotuare pietonale pe partea stângă a străzii avand o latime de 0.80 m.

Panta transversala a trotuarelor este de 2% spre carosabil.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

*Profil transversal tip 5:*

*Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 2 de la km 0+012 la km 0+037*

a. Parte carosabila de 3.0 m, cu o bandă de circulație de 3.00 m încadrată de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

*Profil transversal tip 6:*

*Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+000 la km 0+040*

a. Parte carosabila de 3.0 m, cu o bandă de circulație de 3.00 m încadrată de borduri 20x25x50; Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 7:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+040 la km 0+053

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulație de 2.50 m încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea dreaptă a străzii dispuse lateral față de axul străzii încadrate pe partea dreaptă de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta profil acoperiș.

Profil transversal tip 8:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+053 la km 0+063

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulație de 2.50 m încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea dreaptă a străzii dispuse perpendicular față de axul străzii încadrate pe partea dreaptă de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta profil acoperiș.

Profil transversal tip 9:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+053 la km 0+063

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulație de 2.50 m încadrate pe ambele părți de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta profil acoperiș.

#### **Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii**

Lucrarile care fac obiectul proiectului se incadreaza in categoria „C”- lucrari de importanta normala, determinate conform HG 766/21.11.1997, HG 675/03.07.2002 si „Metodologia de stabilire a conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, in conformitate cu H.G. 766/1997 si cu Legea 10/1995.

Categoria de importanta a constructiei este C - Constructii de importanta normala (stabilita conform Anexei 1). Categoria de importanta a fost stabilita conform Regulamentului MLPAT, Ordin nr.31/N din 2.10.1995 „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor”.

Suprafata de teren care urmează să fie ocupată definitiv de lucrare este de 1339 mp reprezentand carosabil si 161 mp reprezentand trotuarul, teren situate pe str Crisan, mun. Slatina, jud. Olt.

Principalii indicatori tehnici aferenti construcției sunt:

- Lungime totala tronsoane de străzi: 190 m;
- Lățime parte carosabilă: variabila intr 3,00 si 5,00 m;
- Lățime trotuare: variabilă cuprinsă între 0,6 - 3,8m;
- Suprafata propusa lucrarilor: aproximativ 1500 mp.

b) din analiza documentației tehnice, verificarea amplasamentului s-a concluzionat că nu este posibil ca efectul investiției propuse să fie semnificativ.

c) caracteristicile proiectului (localizare, dimensiune, natură ) și ale amplasamentului au indicat că nu este necesară efectuarea evaluării impactului.

**b) cumularea cu alte proiecte:** in zona nu sunt preconizate alte proiecte

**c) utilizarea resurselor naturale:**

**d) producția de deșeuri :**

**Perioada de construcție.**

În conformitate cu legislația în vigoare, toate categoriile de deșeuri generate pe perioada construcției drumului vor fi colectate selectiv, stocate, transportate și eliminate corespunzător fiecărui tip de deșeu pe baza contractelor încheiate cu operatori de salubritate locali sau agenți economici specializați autorizați.

Constructorul va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea eliminării/recuperării/valorificării:

- deșeurile menajere se vor elimina prin depozitare pe depozitele de deșeuri menajere din vecinătatea amplasamentului proiectului;
- deșeurile reciclabile și cele de ambalaje vor fi colectate selectiv și valorificate conform legislației în vigoare;
- deșeurile metalice vor fi recuperate și valorificate/reutilizate;
- Molozul rezultat în urma lucrărilor de desfacere se va înlătura periodic

#### **Perioada de operare**

- În perioada de operare a drumului vor rezulta o serie de deșeuri specifice transportului rutier, dar și deșeuri datorate unui comportament neadecvat al participanților la traficul rutier cum ar fi aruncarea de diverse amalaje. Aceste deșeuri sunt de natura deșeurilor menajere, ele vor trebui colectate și evacuate prin grija personalului de exploatare într-un depozit ecologic de deșeuri.

## **2. Amplasarea proiectului:**

2.1 Dreptul de proprietate și situarea terenului în cadrul UAT: Terenul ocupat de obiectivul de investiție aparține domeniului public al municipiului Slatina, județul Olt.

Strada se află în intravilanul Municipiului Slatina fiind în proprietatea și administrarea orasului, conform inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al Municipiului Slatina.

2.2. Bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale: *nu sunt probleme legate de calitatea și capacitatea de regenerare a resurselor naturale din zona.*

3. capacitatea de absorție a mediului, cu atenție deosebită pentru:

a) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: *proiectul nu se implementează în astfel de zone ;*

b) zone costiere și mediul marin: *nu este cazul;*

c) zonele montane și forestiere: *nu este cazul;*

d) arii naturale protejate: *terenul nu este inclus în arii naturale protejate (rezervații) ;*

e) zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică: *nu este cazul;*

**Amplasamentul nu se afla în arie naturala protejata.**

f) zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri; *nu este cazul;*

g) ariile dens populate: *nu este cazul*

h) peisaje cu semnificație istorică, culturală și arheologică. Amplasamentul proiectului nu se suprapune cu niciun sit arheologic menționat în Repertoriul Arheologic Național instituit prin OG nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Lucrările aferente proiectului nu afectează în niciun mod Monumente Istorice sau Situri Arheologice.

## **3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial**

a) *importanța și extinderea spațială a impactului - zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată:* redusă, pe perioada de execuție și funcționare;

b) *natura impactului:*

Protecția calității apelor

### **Perioada de construcție**

#### **Surse de poluare**

În perioada de execuție a lucrărilor de construcție, sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- executatia propriu-zisa a lucrarilor;
- traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale si personal la punctele de lucru, utilajele;

În perioadele ploioase, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc.).

Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Ploile care spală suprafața șantierului pot antrenă depunerile și astfel, indirect, acestea ajung în stratul freatic.

#### **Măsuri de protecție a apelor în perioada de operare:**

- respectarea prevederilor legale pe perioada anotimpului rece privind aplicarea de săruri sau alte substanțe folosite pentru dezgheț;
- în caz de accidente de circulație, principala și uneori singura măsură de minimizare a riscurilor de poluare a apelor constă din rapiditatea de adoptare a măsurilor de limitare a dispersiei și de colectare a scurgerilor de poluant
- utilizarea de echipamente și mijloace de transport moderne, cu emisii reduse de poluanți, care vor fi întreținute în bună stare de funcționare, având reviziile tehnice efectuate de operatori autorizați;
- reparațiile utilajelor și autovehiculelor de transport se vor realiza numai în unități autorizate;

#### **Protecția aerului**

Sursele de poluare a aerului sunt reprezentate de gazele de esapament emise de utilajele folosite la executia lucrarilor respectiv de la autovehicule în exploatare.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse libere, în general, la sol sau în apropierea solului, deschise (cele care implică manevrarea pământului), mobile, nedirijate și au loc pe o perioadă limitată de timp.

#### **Surse de poluanți atmosferici generați în perioada de execuție a investiției**

- lucrările de excavare, umplere, manevrarea materialelor de construcție sunt surse generatoare de praf în atmosferă;
- utilajele și echipamentele prin funcționarea lor în zona fronturilor de lucru;
- poluarea specifică activității utilajelor și echipamentelor se apreciază după consumul de carburanți, care generează poluanți precum NO<sub>x</sub>, CO, NMVOC, particule în suspensie și sedimentabile;
- traficul rutier înspre și dinspre organizarea de șantier, care generează poluanți specifici: NO<sub>x</sub>, CO, NMVOC, pulberi în suspensie (PM<sub>2,5</sub>) și sedimentabile (PM<sub>10</sub>).

#### **Măsuri de protecție a atmosferei în perioada de execuție a lucrărilor**

- utilizarea de mijloace de construcție performante și realizarea de inspecții tehnice periodice a acestora;
- alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materialele de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va realiza prin acoperirea vehiculelor cu prelate, pe drumuri care vor fi umezite periodic dacă situația o impune;
- Utilajele de construcție vor fi foarte bine întreținute pentru a minimiza emisiile excesive de gaze. Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de esapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.
- realizarea lucrărilor pe tronsoane, conform unor grafice de execuție și corelarea acestor grafice de lucru ale utilajelor de pe amplasamentul lucrării cu cele ale bazelor de producție ale constructorului (dacă este cazul);
- Se vor utiliza numai utilaje grele și mijloace de transport corespunzătoare normelor EURO III - EURO V, cu motoare diesel. Utilajele și echipamentele cu motor diesel vor fi alimentate cu motorină cu conținut redus de sulf (<0.1%)
- În perioadele cu vânt puternic, depozitele de agregate vor fi stropite cu apă la intervale regulate și/sau vor fi acoperite.

#### **Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**



### **Surse de zgomot în perioada de execuție a proiectului**

- pentru realizarea diferitelor categorii de lucrări se folosesc o serie de utilaje tehnologice și mijloace de transport care reprezintă o sursă de zgomot în perioada de construcție;
- circulația mijloacelor de transport pentru materiile prime necesare realizării lucrării, precum și traficul utilajelor de construcție din cadrul punctului de lucru;

Pe baza datelor privind nivelurile acustice ale utilajelor și mijloacelor de transport, se estimează că în condiții normale de funcționare, nivelele de zgomot în zona fronturilor de lucru variază între 50-80 dB. Conform prevederilor HG 493/2006 actualizată privind Cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot, valoarea limită de expunere la zgomot este de 87 dB.

Referitor la vibrații nu se consideră că vor apărea niveluri de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de legislația națională în vigoare (SR 12025/1994).

### **Măsuri de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor în perioada de execuție a investiției**

- în vederea atenuării a zgomotelor și vibrațiilor provenite de la utilajele de construcții și transport se va asigura dotarea acestora cu echipamente de reducere a zgomotului, respectiv utilizarea de utilaje și mijloace de transport silențioase;
- pentru a nu depăși limitele de toleranță admise ale nivelului de zgomot, în perioada de execuție utilajele și mijloacele de transport utilizate vor fi supuse procesului de atestare tehnică;
- întreținerea și funcționarea la parametrii normali ai mijloacelor de transport și a utilajelor de construcție, precum și verificarea periodică a stării de funcționare a acestora;
- întreținerea și funcționarea la parametrii normali a instalațiilor de preparare a betoanelor, precum și verificarea periodică a stării de funcționare a acestora pentru a nu contribui la creșterea nivelului de zgomot în zona de influență;
- pentru reducerea disconfortului sonor datorat funcționării utilajelor, în perioada de execuție se recomandă ca programul de lucru să nu se desfășoare în timpul nopții, ci doar în intervalul orar 06:00- 22:00.

### **Perioada de operare**

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de exploatare și întreținere sunt reprezentate de vehiculele aflate în circulație.

### **Măsuri de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor în perioada de execuție**

Pentru protecția zonelor sensibile împotriva zgomotului, la sfârșitul perioadei de construcție, se considera necesară și suficientă instituirea de restricții de viteză în oras, conform legislației în vigoare. Se consideră că nu vor fi depășite nivelurile de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de SR 12025/1994.

### **Protecția împotriva radiațiilor**

Nu este cazul.

### **Protecția solului și a subsolului**

#### **Surse de poluare în perioada de operare:**

- traficul rutier care generează poluanți specifici precum NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, metale grele care prin intermediul atmosferei se pot depune pe suprafața solului conducând la contaminarea acestuia;
- deșeurile rezultate din trafic dacă nu sunt gestionate corespunzător pot produce poluarea solului;
- sărurile folosite pentru dezgheț pe timpul anotimpului rece, în cantități mari pot afecta solul conducând la sărăturarea acestuia.

#### **Măsuri de protecție în perioada de execuție a lucrării:**

- se va evita poluarea solului cu carburanți, uleiuri rezultate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor și mijloacelor de transport, sau datorită funcționării defectuoase a acestora. În cazul pierderilor accidentale de produse petroliere pe sol se vor aplica materiale absorbante (rumeguș, nisip) care vor fi stocate corespunzător în recipiente speciali în vederea eliminării prin operatori autorizați;

- refacerea solului în zonele afectate prin depozitare de materiale, staționare de utilaje în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial;
  - colectarea selectivă a tuturor deșeurilor rezultate pe categorii, conform prevederilor HG 856/2002 privind gestionarea deșeurilor și valorificarea/ eliminarea acestora prin operatori autorizați.
- Măsuri de protecție în perioada de operare a drumului:**
- respectarea prevederilor legale pe perioada anotimpului rece privind aplicarea de săruri folosite pentru dezgheț;
  - monitorizarea și controlul traficului în scopul prevenirii accidentelor.

Protectia ecosistemelor terestre si acvatice  
Nu este cazul.

Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

**Masuri de protectie in perioada de operare a drumului**

- Se va asigura un marcaj rutier corespunzator bicomponent dupa cerintele SR 1848-7, atat pe perioada executiei cat si definitive;
- Dupa caz, strazile laterale se vor amenaja pe o lungime de 10 m, pe latime corespunzatoare a acestora, cu aceeasi structura rutiera;
- Va fi asigurat accesul la proprietati pe toata durata executiei lucrarilor;
- Elementele geometrice in plan sunt stabilite in conformitate cu STAS 10144, pentru viteza de proiectare (de baza) de V=30 km/h;
- La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E: aceste materiale trebuie sa fie in concordanta cu prevederile HG nr. 766/1997 si a Legii 10/1995 cu completarile si modificarile ulterioare privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate la executia lucrarilor;
- Se vor respecta normativele in vigoare in ceea ce priveste executia lucrarilor, calitatea materialelor, semnalizarea definitiva (SZTAS 1848/2011 si HG 85/2003)
- La executia lucrarilor se vor respecta prescriptiile si normele de protectie a muncii si de prevenire a incendiilor;
- Lucrarile nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafata, vegetatiei, nivelul de zgomot, microclimatului sau populatiei. Prin executarea acestor lucrari vor aparea unele influente favorabile atat asupra factorilor de mediu cat si din punct de vedere economic si social in stransa concordanta cu efectele pozitive ce rezida din imbunatatirea conditiilor de circulatie ce apar in urma realizarii lucrarilor.

**Masuri de protectie in perioada de operare a drumului**

- Se va asigura un marcaj rutier corespunzator bicomponent dupa cerintele SR 1848-7, atat pe perioada executiei cat si definitive;
- Va fi asigurat accesul la proprietati pe toata durata executiei lucrarilor;
- Elementele geometrice in plan sunt stabilite in conformitate cu STAS 10144, pentru viteza de proiectare (de baza) de V=30 -50 km/h;
- La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E: aceste materiale trebuie sa fie in concordanta cu prevederile HG nr. 766/1997 si a Legii 10/1995 cu completarile si modificarile ulterioare privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate la executia lucrarilor;
- Se vor respecta normativele in vigoare in ceea ce priveste executia lucrarilor, calitatea materialeleor, semnalizarea definitiva (STAS 1848/2011 si HG 85/2003);
- La executia lucrarilor se vor respecta prescriptiile si normele de protectie a muncii si de prevenire a incendiilor;

Lucrarile nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafata, vegetatiei, nivelul de zgomot, microclimatului sau populatiei. Prin executarea acestor lucrari vor aparea unele influente favorabile atat asupra factorilor de mediu cat si din punct de vedere economic si social in

stransa concordanta cu efectele pozitive ce rezida din imbunatatirea conditiilor de circulatie ce apar in urma realizarii lucrarilor.

Lucrari necesare organizarii de santier

Organizarea de santier se va face in amplasament. Suprafata terenului asigura suficient spatiu pentru desfasurarea in conditii optime a activitatii pe santier.

Molozul rezultat in urma lucrarilor de desfacere se va inlatura periodic de catre firma de salubritate contractata.

Imprejmuirea santierului va fi asigurata de antreprenor prin inchideri temporare punctuale ce vor asigura confortul si siguranta persoanelor si a bunurilor aflate in proximitate.

Antreprenorul are obligatia de a realiza propriul plan de organizare de santier, pe baza proiectului de principiu furnizat de proiectant. Aceasta documentatie necesita aprobarea beneficiarului.

Accesul in santier, atât pentru aprovizionarea cu materiale cât si pentru debarasarea molozului, se va face din strada adiacenta proprietatii.

Antreprenorul are obligatia de a materializa pe santier limitele obiectelor, in functie de elementele de constructie existente (relevate) si planurile puse la dispozitie de proiectant. In cazul observarii unor neconcordanțe între piesele desenate puse la dispozitie de catre proiectant si situatia existenta la fata locului, antreprenorul are obligatia de a instiinta proiectantul si de a solicita solutii la problemele aparute.

Pe toata durata santierului, incinta acestuia, constructiile de organizare, cât si acelea care fac parte din contract, vor fi tinute in permanenta in stare de curatenie.

Antreprenorul este obligat sa respecte toate reglementarile in vigoare ale organelor sanitare, ale politiei si ale municipalitatii, in scopul asigurarii unui climat de ordine si siguranta in desfasurarea lucrarilor.

La terminarea lucrarilor, antreprenorul va evacua de pe santier toate utilajele de constructii, surplusul de materiale, ambalaje, deseurile si lucrarile provizorii

**Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);  
Magnitudinea și complexitatea impactului;**

**Probabilitatea impactului;**

**- Durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

Durata este limitată ca timp și spațiu. Impactul este generat pe perioada realizării

**II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit ca nu este necesara efectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:**

Proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei sălbatice, cu modificările si completările ulterioare.

**III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă.**

Punct de vedere: nu este necesara obtinerea avizului de gospodarire a apelor

Prezenta decizie de încadrare se emite cu respectarea urmatoarelor condiții:

- Respectarea documentației tehnice, a normativelor si prescripțiilor specifice care a stat la baza deciziei etapei de incadrare. **Orice modificare**, care poate avea **efecte semnificative** asupra mediului, se va notifica la A.P.M. Olt. Notificarea se va realiza obligatoriu înainte de modificarea proiectului;
- Respectarea legislației de mediu în vigoare.
- Începerea lucrărilor de execuție este permisă numai după obținerea tuturor avizelor impuse prin Certificatul de Urbanism și de către membrii Comisiei de Analiză Tehnică
- Deșeurile rezultate, indiferent de natura lor, se vor gestiona în conformitate cu prevederile OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificarile si completările ulterioare.

- Se va reface cadrul natural afectat în timpul execuției lucrărilor. În cazul în care se constată o degradare a terenului, vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică.
- Perimetrul afectat de lucrări poate fi susceptibil de potențial arheologic, existând posibilitatea ca în urma unor lucrări de construire, excavări, exploatare, amenajari, etc. să fie evidențiate eventuale urme ale manifestărilor umane (descoperiri de vestigii arheologice, pentru care titularul investiției are obligația de a opri lucrările și de a informa de urgență Direcția Județeană pentru Cultură Olt, conform art. 5(10) și art. 6 din O.G. nr. 43/2000, pentru a se lua măsurile de protejare a patrimoniului arheologic evidențiat întâmplător.
- 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. Procesul-verbal de constatare întocmit în această etapă se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

**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 14.05.2024; titular prin publicare în ziarul Anunt Public din data de 14.05.2024 , afișare la sediul Primărie Slatina 14.05.2024.
2. anunț pe site-ul propriu a A.P.M. Olt privind decizia etapei de încadrare în data de .....; titular prin publicare în ziarul Stiri de Olt din data de 20.05.2024 afișare la sediul Primăriei Slatina 20.05.2024

**Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica APM Olt, înaintea obținerii aprobării de dezvoltare**

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

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

- ✓ Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.
- ✓ Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emiterie a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.
- ✓ Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.
- ✓ Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.
- ✓ Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă

**Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.**

**DIRECTOR EXECUTIV,  
Gheorghe NEACSA**

**ŞEF SERVICIU A.A.A.,  
Elena ZULUFOIU**

**Întocmit,  
Anca Truță**

**ŞEF SERVICIU C.F.M.,  
Dorin ROGOJINARU**

**Întocmit,  
Mihaela Draga**