



DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE (PROIECT)
Nr. 3381/21.06.2023

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **DIRECȚIA ADMINISTRAREA STRĂZILOR ȘI ILUMINATULUI PUBLIC cu sediul social în municipiul Slatina, str. Drăgănești, nr.25A, jud. Olt.**, înregistrată la A.P.M. Olt cu nr. **3381 din 03.04.2023**, 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. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

Agenția pentru Protecția Mediului Olt,
DECIDE

ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de **13.06.2023**, că proiectul „**Reabilitare strada Oituz**”, **propus a fi amplasat în municipiul Slatina, str. Oituz, 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:

- proiectul se încadrează în prevederile Legii 292/2018, anexa 2, la pct. 13, lit.a);
- prin aplicarea criteriilor din anexa 3 a Legii nr 292/2018, s-au constatat următoarele:

1. Caracteristicile proiectului:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect:

La momentul actual strada prezintă un sistem rutier din asfalt foarte degradat, iar trotuare nu există.

Strada propusă pentru reabilitare (strada Oituz) se află în intravilanul Mun. Slatina și are o lungime totală de 1642m.

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 orașului, conform inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al Municipiului Slatina.

Structura rutieră pe strada analizată se prezintă sub forma unei îmbracaminti asfaltice în grosime de aproximativ 30 cm, sub acest pachet de îmbracaminte asfaltice existând un strat din balast contaminat în grosime de aproximativ 25 de cm. Structura rutieră se află într-o stare de degradare accentuată, putându-se observa gropi, tasări, faianțări a îmbracamintei precum și denivelări.

Îmbracaminta asfaltică este puternic degradată, imbatranită, faianțată cu goluri în scheletul mineral.

Lipsește dispozitivele de scurgere a apei, apele bătând pe suprafața drumului pe timp ploios.

Starea actuală a structurii rutiere existente influențează negativ activitatea economică, socială și culturală a locuitorilor, circulația vehiculelor și autovehiculelor desfasurându-se anevoios, mai ales în perioadele secetoase datorită prafului, dar și în perioadele cu precipitații datorită bătărilor apelor pe platforma străzii.

Structura rutieră este necorespunzătoare din punct de vedere al capacității portante, fapt ce



necesită modernizarea strazii, pentru a se îmbunătăți confortul și siguranța circulației pentru utilizatori.

În ansamblu aceasta strada ce urmează a fi modernizată nu corespunde prevederilor „Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor”, indicativ NE 021/2003 și a „Instrucțiunilor tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor publice”, indicativ C155/2001, motiv pentru care se impune modernizarea și aducerea la parametri tehnici corespunzători.

Starea actuală a structurii rutiere existente influențează negativ activitatea economică, socială și culturală a locuitorilor, circulația vehiculelor și autovehiculelor desfasurându-se anevoios, mai ales în perioadele secetoase datorită prafului, dar și în perioadele cu precipitații datorită baltirii apelor pe platforma strazilor.

Cauza apariției acestor defecțiuni se datorează mai multor grupe de cauze, dar în cazul nostru putem afirma că acestea sunt :

- acțiunea agresivă a traficului;
- lucrări de întreținere insuficiente și neefectuate la timp;
- variații de temperatură datorate acțiunii fenomenului de îngheț-dezghet;
- oboseala datorată depășirii duratei normale de exploatare.

Strada analizată nu este prevăzută cu semnalizare rutieră, fiind necesară realizarea acesteia.

Ținând seama de starea tehnică actuală a strazii – stare tehnică “rea”, necorespunzătoare, considerăm că modernizarea acesteia este absolut necesară.

Cele prezentate mai sus ne obligă la adoptarea unor soluții adecvate de modernizare a strazii în cauză, care să reziste la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet, să asigure o bună portanță și să aibă dispozitive adecvate pentru o mai bună scurgere a apelor.

Se impune consolidarea strazii pe toată lungimea analizată.

- 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.

Strada investigată a fost realizată de o bună perioadă de timp, durata de exploatare a acesteia este depășită de mulți ani, iar pentru prelungirea acesteia investițiile privind lucrările de întreținere au fost locale și ne semnificative, fapt ce a condus la starea de degradare actuală.

În conformitate cu instrucțiunile tehnice în vigoare pentru această stradă sunt necesare lucrări de modernizare, pentru ca circulația să se desfășoare în condiții optime.

În urma inspecției vizuale s-au constatat următoarele:

- acțiunea agresivă a traficului și a factorilor de mediu, au accentuat starea de degradare.
- structura rutieră este subdimensionată din punct de vedere al cerințelor actuale de trafic;
- caracteristicile geometrice în plan și în profil transversal ale strazii analizate nu respectă standardele și normativele în vigoare;
- nu este asigurată siguranța circulației;
- starea tehnică actuală afectează în mod direct condițiile de trai ale cetățenilor;
- scurgerea apelor se realizează parțial.

SITUAȚIA PROIECTATĂ

Structura rutieră carosabil

A1. Structura rutieră elastică:

- 4.0 cm, strat de uzură beton asfaltic;
- 6.0 cm, strat de legătură beton asfaltic;
- 8.0 cm, strat de bază beton asfaltic;
- 15,0 cm, strat superior de fundație din balast stabilizat;
- 10.0 cm, completare strat inferior de fundație din balast 0-63 mm;
- 25.0 cm, strat inferior de fundație din balast 0-63 mm;



- P5, patul drumului;

Se recomanda adoptarea unei structuri rutiere elastic, pretabila pentru drumuri private cu trafic greu, solutie care permite aplicarea principiului consolidarii progresive (realizarea de noi straturi bituminoase pe masura sporirii solicitarilor de trafic).

La proiectarea elementelor geometrice ale traseului in plan s-a urmarit ca axa proiectata sa se suprapuna cat mai fidel pe axa strazii existente, urmarind traseul existent si cu respectarea pe cat posibil a prevederilor STAS 863/85.

Terasamente

Acestea constau in sapatura care se va face pe adancime medie de 10 cm, pentru asigurarea complexului rutier nou proiectat al strazii.

Totodata se va proceda la sapatura pe o adancime medie de 20 cm in cadrul lucrarilor de trotuare si o adancime medie de 40 cm in cadrul realizarii acceselor la proprietati. Se va reface intreaga umplutura a canalizarii existente pe toata lungimea strazii. Latimea casetei de sapatura este de 1.50 m, adancime de 0.8 m.

Caseta sapata in grosime de 80 de cm va fi realizata din 30 cm balast si 50 cm balast stabilizat cu ciment sau lianti hidraulici rutieri. Inainte de realizarea noi umpluturi, odata ajunsi la nivelul terenului de fundare, acesta se va compacta pana un grad minim 98%.

Umplutura va fi refacuta pana la nivelul zestreii de balast existente, dupa frezarea pachetului de imbracaminti asfaltice existent.

Borduri

Pe toata lungimea partii carosabile cat si pe drumurile laterale (cf planului de situatie) acestea vor fi incadrate de bordura mare (20x25x50).

Bordura mare , montata inspre carosabil, va avea inaltimea de min 15 cm peste carosabil si va fi tesita in zonele cu treceri de pietoni, in zonele de amplasare a rampelor de acces intre carosabil si trotuar pentru persoanele cu dizabilitati.

Accese la proprietăți

Accesele existente se vor demola.

Accesele sunt dispuse conform planului de situatie proiectat si vor fi incadrate de borduri mari.

Structura acceselor este:

-8,0 cm, pavele abnorme din beton;

-7.0 cm, nisip;

-20.0 cm, strat inferior de fundatie din balast 0-63 mm;

-P5, patul drumului;

Lucrari de consolidare

Intre km 0+960- km 1+075, partea stanga (conform plan de situatie) se va reface umplutura existenta din exteriorul carosabilului, datorita eroziunii apelor pluviale. Apele pluviale au erodat terasamentul, apa patrundand in sistemul rutier.

Amenajarea pernei de balast va fi pe o latime de 5 m pe lungimea de 115 m. Grosimea pernei este de 1.0 m, fiind armata cu 4 randuri de geogrila cu rol de armare. Intre km 1+100- km 1+130, partea dreapta se va realiza un zid de sprijin cu elevatia de 1 m datorita diferentelor de nivel intre carosabil si accesele existente.

Structura rutiera trotuar

Trotuarele existente se vor demola.

Latimea medie a trotuarelor este de 1.50 m si sunt dispuse conform planului de situatie proiectat.

Structura trotuarelor este:



- 6,0 cm, pavele abnorme din beton;
- 5.0 cm, nisip;
- 10.0 cm, strat inferior de fundatie din balast 0-63 mm;
- P5, patul drumului;

Dispozitive de scurgere a apelor pluviale

Apele pluviale vor fi directionate la bordura si vor fi conduse catre gurile de scurgere tip geiger, noi proiectate(conform plan de situatie).

Vor fi dispuse un numar de **65 de guri noi de scurgere tip geiger** ce vor fi racordate la caminele din proximitatea acestora. Lungimea totala a racordurilor este de **400 ml**, teava tip PVC, D=160 mm.

La km 0+765, partea dreapta se va amenaja o camera de cadere betonata, sectiune 1.0 m x1.0 m pentru asigurarea preluarii apelor din rigola nou proiectata din beton.Lungimea rigolei este de 20 m intre km 0+745 si km 0+765, partea dreapta.

Se vor ridica la cota un numar de 63 de camine de pe zona carosabilului, schimbându-se capacale acestora.Se vor ridica la cota un numar de 5 rasuflatori de gaze.

Siguranta circulatiei

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

Se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere. Se vor prevedea marcaje rutiere, marcaje care cuprind carosabilul si parcarile. De asemenea, se vor prevedea indicatoare rutiere amplasate conform planului de situatie. Tipul acestora va fi normal, cu folie reflectorizanta gr. II. Stalpii pentru indicatoarele rutiera vor fi din teava zincata cu diametrul de 62 mm.

Indicatoarele de forma triunghiulara, rotunda, dreptunghiulara cu laturi sub 1,0 m si cele in forma de sageata - se vor executa din tabla de aluminiu cu grosimea de min. 2,0 mm, având conturul ranforsat prin dubla indoire sau cu profil special din aluminiu.

Panourile dreptunghiulare sau patrute având latura cea mai mica de cel putin 1,0 m se executa din profile speciale imbinat pe verticala. Dimensiunile indicatoarelor vor fi in conformitate cu reglementarile Comunitatii Europene.

Dispozitivele de sustinere a indicatoarelor se protejeaza cu grund de fier sau plumb si se vopsesc in culoare gri.

Traficul

Avand in vedere ca traficul pe drumul analizat este alcatuit in general din autoturisme si autovehicule de tonaj greu, si luand in considerare experiente anterioare stabilite prin masuratori pentru lucrari similare, putem considera ca valorile de trafic pentru urmatorii 10 ani se vor incadra intre 0.3 si 1.0 m.o.s., clasa de **trafic greu**.

Astfel ca pentru dimensionarea structurii rutiere se va lua in considerare o valoare a traficului de calcul N_c , cuprinsa intre 0.3 si 1.0 m.o.s. – **trafic greu**.

Traseul in plan

In plan si profil longitudinal, s-au proiectat unele elemente geometrice corespunzatoare vitezei de proiectare de 50 km/h, cu pastrarea in totalitate a traseului existent si cu proiectarea si amenajarea elementelor geometrice. In acest sens, racordarile din plan cu raze mai mici de 250 m care necesita supralargiri si racordarile cu raze mai mici decat raza minima recomandabila s-au amenajat prin convertiri sau suprainaltare, conform normelor in vigoare.



Pentru evitarea demolarilor de cladiri, mutarilor de instalatii si, implicit a expropriilor de terenuri unde nu a fost posibila realizarea supralargarilor in limita domeniului public, s-a pastrat latimea din alimiament si s-au redus supralargarile.

Traseul drumului proiectat in plan este realizat in aliniamente scurte si curbe stranse (90 grade) in functie de configuratia terenului disponibil in domeniul public.

Amenajarea curbelor in plan si spatiu a tinut cont de racordarea liniei rosii fata de cota existenta impusa de accesele existente adiacente.

Profilul longitudinal

La stabilirea liniei rosii s-a tinut seama de grosimea structurii rutiere adoptate, folosite la proiectarea unui drum, precum si de cotele obligate date de drumurile adiacente si accesele la proprietati.

Tinand cont de pasul de proiectare de 50 m si de viteza de proiectare de 25 km/h, exceptional 25 km/h, racordarile verticale s-au realizat cu raze medii de 150-200 m pentru sectoare cu declivitati reduse si raze de sub 100 m pentru declivitati mai mari.

In profil longitudinal, declivitatile proiectate sunt predominante de pana la 2%.

Profilul transversal

In profil transversal strada proiectata are urmatoarele caracteristici in aliniament, la care se adauga supralargarile din curbe:

Profil tip – parte carosabila – Pc = 7,00 m, 10,50 m, 14,00 m

- Categorie strada: Categorie III, colectoare;

- viteza de proiectare: 50 km/h

- latimea partii carosabile: 3,50 m;

- panta transversala parte carosabila: 2,50%;

Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitie

Suprafata de teren care urmeaza sa fie ocupata definitiv de lucrare este de 1950 mp reprezentand carosabil si 780mp reprezentand trotuarul, teren situat in totalitate pe strada Oituz, mun. Slatina, jud. Olt.

Principalii indicatori tehnici aferenti constructiei sunt:

- Lungime totala tronsoane de strazi: 1642 m;

- Latime parte carosabila – Pc = 7,00 m, 10,50 m, 14,00 m

- Latime trotuare: 1,50 m;

b) cumularea cu alte proiecte existente si/sau aprobate:

Proiectul nu se afla in relatie cu alte proiecte existente sau planificate.

c) utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii;

Pentru implementarea prezentului proiect se utilizeaza nisip, pietris, balast pentru fundatii etc.

d) cantitatea si tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Perioada de constructie

In conformitate cu legislatia in vigoare, toate categoriile de deșeuri generate pe perioada constructiei drumului vor fi colectate selectiv, stocate, transportate si eliminate corespunzator fiecarui tip de deșeu pe baza contractelor incheiate cu operatori de salubritate locali sau agenti economici specializati autorizati.

Constructorul va incheia contracte cu operatorii de salubritate locali in vederea eliminarii/recuperarii/valorificarii:

- deșeurile menajere se vor elimina prin depozitare pe depozitele de deșeuri menajere din vecinatatea amplasamentului proiectului;



- deșeurile reciclabile și cele de ambalaje vor fi colectate selectiv și valorificate conform legislației în vigoare;
- bateriile și cauciucurile uzate vor fi recuperate și valorificate prin operatori autorizați;
- deșeurile metalice vor fi recuperate și valorificate/reutilizate;

Perioada de operare

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

e) poluarea și alte efecte negative;

1. 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:

- executarea propriu-zisă a lucrărilor;
- traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale și 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 antrena 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;

2. Protecția aerului

Sursele de poluare a aerului sunt reprezentate de gazele de esapament emise de utilajele folosite la execuția lucrărilor 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_x, CO, NMVOC, particule în suspensie și sedimentabile;
- traficul rutier înspre și dinspre organizarea de șantier, care generează poluanți specifici: NO_x, CO, NMVOC, pulberi în suspensie (PM_{2,5}) și sedimentabile (PM₁₀).

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



AGETIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : office@apmot.anpm.ro

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

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 eșapament 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.

4. 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 zgomotului și vibrațiilor în perioada de execuție a investiției

- în vederea atenuării a zgomotului 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 zgomotului 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.

Protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

5. Protecția solului și a subsolului

Surse de poluare în perioada de operare:



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : office@apmot.anpm.ro

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

- traficul rutier care generează poluanți specifici precum NOx, SO2, CO, CO2, 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.

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Nu este cazul.

7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

În perioada de execuție a lucrărilor se vor adopta următoarele măsuri:

- realizarea lucrărilor pe baza unui grafic de lucrări;
- în porțiunile amplasate în vecinătatea zonelor locuite, activitățile specifice lucrărilor de execuție a drumului se vor desfășura numai în perioada de zi, cu respectarea perioadei de liniște pe timpul nopții;
- optimizarea traseelor utilajelor de construcție și a mijloacelor de transport, astfel încât să fie evitate blocajele și accidente de circulație;
- utilizarea de mijloace tehnologice și utilaje de transport silențioase;
- funcționarea la parametri optimi proiectația a utilajelor tehnologice și mijloacelor de transport pentru reducerea noxelor și a zgomotului care ar putea afecta factorul uman;
- evitarea pierderilor de materiale din utilajele de transport;
- asigurarea de puncte de curățare manuală sau mecanizată a pneurilor utilajelor și mijloacelor de transport;
- asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri avertizoare;
- asigurarea menținerii curățeniei traseelor și drumurilor de acces folosite de mijloacele tehnologice și de transport;
- Va fi asigurat accesul la proprietăți pe toată durata execuției lucrărilor;

f. riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

În timpul execuției lucrărilor, având în vedere sursele potențiale de poluare, nu se pune problema afectării ecosistemelor terestre și acvatice. La finalizarea lucrărilor, prin eliminarea completă a tuturor posibilităților de apariție a riscului de poluare a factorilor de mediu, se va realiza și asigura protecția ecosistemelor terestre și acvatice.

g) riscurile pentru sănătatea umană;

Lucrările care vor fi efectuate nu prezintă risc pentru așezările umane.

2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Stradă pentru trafic rutier.



b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia:

În timpul executiei lucrarilor, avand in vedere sursele potentiale de poluare, nu se pune problema afectarii ecosistemelor terestre si acvatice. La finalizarea lucrarilor, prin eliminarea completa a tuturor posibilitatilor de aparitie a riscului de poluare a factorilor de mediu, se va realiza si asigura protectia ecosistemelor terestre si acvatice.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;
2. zone costiere și mediul marin: nu este cazul;
3. zonele montane și forestiere: nu este cazul;
4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: nu este cazul;
5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare : nu este cazul;
6. 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;
7. zonele cu o densitate mare a populației: nu este cazul;
8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

a) importanța și extinderea spațială a impactului

În **perioada de execuție** a lucrărilor, precum și de închidere/dezafectare, disconfortul este limitat la zona de amplasare a lucrărilor, având o frecvență redusă și va înceta o data cu finalizarea acestora. Din punct de vedere al zgomotului și vibrațiilor, condițiile de mediu revin la starea inițială odată cu încetarea lucrărilor de construcție.

În **perioada de funcționare**, prin măsurile constructive adoptate, prin respectarea tehnologiei de execuție se reduce la minimum probabilitatea de apariție a unui impact negativ semnificativ.

b) natura impactului

Probabilitatea impactului – asupra mediului este una redusa, iar magnitudinea si complexitatea impactului se pot clasifica ca nesemnificative.

d) intensitatea și complexitatea impactului: redusa;

e) probabilitatea impactului: redusa;

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: impactul asupra mediului este unul redus, iar magnitudinea și complexitatea impactului se pot clasifica ca fiind nesemnificative.

Impactul va fi local si se va manifesta doar pe perioada desfășurării a lucrărilor.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate:

nu este cazul;

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului:

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 (relevante) si planurile puse la dispozitie de proiectant. In cazul observarii unor neconcordante intre 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.

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

Amplasamentul propus nu intra sub incidenta art. 28 din OUG 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 ca nu este necesara efectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apa.

Proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 48 si 54 din Legea Apelor nr. 107/1996, cu modificările si completările ulterioare.

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:

- anunț pe site-ul propriu a A.P.M. Olt la depunerea solicitării în data de 16.05.2023, titular prin publicare în ziarul Național din data de 22.05.2023, afișare la sediul DASIP, anunț primăria Slatina 22.05.2023.

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.

Prezenta decizie de încadrare se emite cu respectarea următoarelor condiții:

Respectarea documentației tehnice, a normativelor și prescripțiilor specifice care a stat la baza deciziei etapei de încadrare. 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.

Organizarea de șantier se va realiza fără a afecta vecinătățile.

Materialele necesare pe parcursul execuției lucrărilor vor fi depozitate numai în locuri special amenajate, astfel încât să se asigure protecția factorilor de mediu.

În perioada de execuție a proiectului se vor lua toate măsurile care se impun pentru evitarea poluării atmosferei, solului, apelor subterane, pentru protecția tuturor factorilor de mediu și se vor lua măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale.

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 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.

Se va reface cadrul natural afectat în timpul execuției lucrărilor. In cazul în care se constată o degradare a terenului, vor fi aplicate masuri de reconstrucție ecologică.

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.

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.

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.

**DIRECTOR EXECUTIV,
Dorel ȘTEOMLEGA**

**ȘEF SERVICIU A.A.A.,
Ionel TOLOȘ**

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

**Întocmit,
Mihaela COJOCARU**

**Întocmit,
Ion CROITORU**

