



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT

**DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE (PROIECT)**

**Nr. 7479/27.10.2023**

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. **7479/03.08.2023**, 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 **19.10.2023** că proiectul „**REABILITARE ZONA ADIACENTA STRAZII CUZA VODA**”, **propus a fi amplasat în municipiul Slatina, str. Cuza Voda, jud. 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:**

Lucrarile care fac obiectul prezentei documentatii cuprind operatiunile necesare de executat in scopul REABILITARII ZONEI ADIACENTE STRAZII CUZA VODA, asigurarii unor conditii normale de confort si de siguranta a circulatiei impuse de normele si normativele tehnice in vigoare, realizarea capacitatii portante a străzii conform standardelor in vigoare precum si optimizarea curbelor, rezolvarea scurgerii apelor, realizarea conform normativelor in vigoare a semnalizarii rutiere si sigurantei circulatiei si realizarea lucrarilor de protectia mediului.

Prin executarea lucrarilor nu se produc modificari ale mediului inconjurator, ci se asigura desfasurarea circulatiei rutiere in conditii normale de siguranta si confort.

Lucrarile care se vor executa au ca scop reabilitarea zonei adiacente strazii Cuza Voda, mentinerea in permanenta a caracteristicilor tehnico-functionale a obiectivului de investitii, precum si imbunatatirea acestora in raport cu cerintele traficului rutier actual si de viitor.

Oportunitatea investitiei este permanenta, data fiind importanta retelei de cai de transport in cadrul localității, precum si dorinta de crestere a nivelului de trai al locuitorilor respective de atragere a unui numar mare de turisti.

Sistemele rutiere noi, proiectate, vor fi adaptate categoriei strazii respective, in functie de caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, de traficul rutier și de alcătuirea actuală a imbracamintii rutiere și complexului rutier, astfel incat sa se asigure capacitatea portanta corespunzatoare.

Zona adiacenta strazii Cuza Voda se afla in partea central — estica a Municipiului Slatina, fiind alcatuita din parte carosabila / parcuri / trotuare cu sistem din beton foarte degradat.

Obiectivele analizate in prezenta documentatie sunt reprezentate din 5 zone aflate in partea laterala a strazii Cuza Voda.



Prin obiectivele sale, proiectul propus răspunde nevoilor și priorităților identificate la nivel local în ceea ce privește dezvoltarea durabilă, reducerea decalajelor actuale locale și îmbunătățirea infrastructurii rutiere locale.

Realizarea obiectivului de investiții va determina:

- îmbunătățirea circulației autovehiculelor și a pietonilor;
- creșterea siguranței circulației rutiere pe drumurile publice;
- creșterea calității serviciilor publice;
- atragera de noi investitori;
- va fi influențată benefic activitatea economico-comercială;
- creșterea valorii terenurilor, îndeosebi a celui intravilan, prin creșterea interesului localnicilor de a construi și reabilita locuințele;
- stoparea migrării populației active;
- facilitarea accesului persoanelor și autovehiculelor;
- îmbunătățirea accesibilității pe teritoriul unității administrativ teritoriale;
- prin realizarea proiectului se va asigura accesul mai rapid între cele două zone urbane și către centrul orașului;

Se vor asigura sisteme de colectare și evacuare a apelor pluviale, se va revizui/completa semnalizarea rutiera. Sistemele rutiere noi, proiectate, vor fi adaptate categoriei obiectivului de investiții, în funcție de caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, de traficul utilizatorilor și de alcătuirea actuală a structurii îmbrăcăminte și complexului rutier, astfel încât să se asigure capacitatea portanță corespunzătoare. Se va revizui/completa semnalizarea rutiera.

Îmbunătățirea drumurilor din spațiul urban va duce la dezvoltarea economică și socială a zonelor, având ca rezultat final îmbunătățirea calității vieții, în scopul atingerii cerințelor de dezvoltare europene în spațiul urban.

Obiectivele specifice ce se propun a se atinge prin realizarea acestei investiții sunt următoarele:

- crearea infrastructurii rutieră de interes local care va contribui la diminuarea tendințelor de declin social și economic și la îmbunătățirea nivelului de trai în amplasamentul analizat;
- îmbunătățirea condițiilor de trai pentru populație;

Implementarea proiectului va conduce la atingerea obiectivelor enumerate mai sus astfel:

- crearea unor drumuri moderne care să satisfacă cerințele actuale de trafic;
- modernizarea unor trasee ce facilitează legătura unor comunități importante din **MUNICIPIUL SLATINA**;

-îmbunătățirea condițiilor de circulație auto pentru traficul local și ocazional în condițiile în care aceste drumuri fac legătura cu rețeaua majoră de drumuri locale a **JUDEȚULUI OLT**.

Prin modernizarea strazii s-a avut în vedere îmbunătățirea condițiilor de transport ceea ce duce la:

- scăderea șomajului,
- creșterea frecvenței școlare,
- scăderea abandonului școlar,
- facilitarea accesului la serviciile medicale.
- stimularea activității agrozootehnice și posibilitatea de atragere a investițiilor.

Prin modernizarea strazii se reduce timpul de deplasare în cazul intervențiilor de urgență cu mașini speciale de pompieri și salvare.

Prin modernizarea strazii nu vor mai exista fâgașe unde apa bălțește mult timp după oprirea unei ploii, făcând foarte grea desfășurarea circulației rutiere.

Prin modernizarea strazii se vor diminua suspensiile din aer din timpul perioadelor secetoase de vară, astfel ameliorându-se calitatea mediului prin diminuarea unei surse importante de poluare din intravilanul Municipiului.



## **SITUATIA PROIECTATA**

Proiectul este format din 5 obiecte analizate.

### **Structura rutiera carosabil**

Sistemele rutiere noi, proiectate, vor fi adaptate categoriei strazii respective, in funcție de caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, de traficul rutier și de alcătuirea actuală a îmbracamintii rutiere și complexului rutier, astfel incat sa se asigure capacitatea portanta corespunzatoare.

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare fata de partea carosabila de 3....5 cm, doar in dreptul caii de acces pentru autovehicule.

### ***OBIECT nr.1-ZONA 1***

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea obiectivului de investitii este:**

- strat de beton existent. Se va interveni cu lucrari de reparatii, colmatare fisuri si crapaturi;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA16 in grosime 4 cm;

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea reparatiilor:**

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm după compactare;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm;

### ***OBIECT nr.1-ZONA 2***

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea obiectivului de investitii este:**

- strat de beton existent. Se va interveni cu lucrari de reparatii, colmatare fisuri si crapaturi;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD22,4 in grosime 6 cm + 2 cm;
- strat de uzura BA16 in grosime 4 cm;

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea reparatiilor:**

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm după compactare;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm;

### ***OBIECT nr.1-ZONA 3***

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea obiectivului de investitii este:**

- strat de beton existent. Se va interveni cu lucrari de reparatii, colmatare fisuri si crapaturi;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD22,4 in grosime 6 cm+2cm;
- strat de uzura BA16 in grosime 4 cm;

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea reparatiilor:**

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm după compactare;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm;

### ***OBIECT nr.1-ZONA 4***

#### **Structura rutiera recomandata pentru realizarea obiectivului de investitii este:**

- strat de beton existent. Se va interveni cu lucrari de reparatii, colmatare fisuri si crapaturi;
- Geotextil armare, antifisura;



- strat de legătura BAD22,4 in grosime 6 cm+2cm;
- strat de uzura BA16 in grosime 4 cm;

**Structura rutiera recomandata pentru realizarea reparatiilor:**

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm după compactare;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm;

**OBIECT nr.1-ZONA 5**

**Structura rutiera recomandata pentru realizarea obiectivului de investitii este:**

- strat de beton existent. Se va interveni cu lucrari de reparatii, colmatare fisuri si crapaturi;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD22,4 in grosime 6 cm+2cm;
- strat de uzura BA16 in grosime 4 cm;

**Structura rutiera recomandata pentru realizarea reparatiilor:**

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm după compactare;
- Geotextil armare, antifisura;
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm;

**Structura rutiera trotuar**

**OBIECT nr.1-ZONA 1**

Structura rutiera recomandata pentru realizarea trotuarelor este:

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de beton de ciment C18/22.5 in grosime de 10 cm;
- strat de uzura BA8 in grosime 4 cm;

**OBIECT nr.1-ZONA 2**

Structura rutiera recomandata pentru realizarea trotuarelor este:

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de beton de ciment C18/22.5 in grosime de 10 cm;
- strat de uzura BA8 in grosime 4 cm;

**OBIECT nr.1-ZONA 3**

Structura rutiera recomandata pentru realizarea trotuarelor este:

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de beton de ciment C18/22.5 in grosime de 10 cm;
- strat de uzura BA8 in grosime 4 cm;

**OBIECT nr.1-ZONA 4**

Structura rutiera recomandata pentru realizarea trotuarelor este:

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de beton de ciment C18/22.5 in grosime de 10 cm;
- strat de uzura BA8 in grosime 4 cm;

**OBIECT nr.1-ZONA 5**

Structura rutiera recomandata pentru realizarea trotuarelor este:

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de beton de ciment C18/22.5 in grosime de 10 cm;
- strat de uzura BA8 in grosime 4 cm;



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

În funcție de specificul, necesitățile și caracteristicile tehnice adoptate pentru fiecare obiect în parte, elementele pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale vor fi constituite prin intermediul bordurilor prefabricate 500x250x200 și a sistemului de colectare a apelor pluviale tip canalizare pluvială.

Se va asigura racordarea elementelor de scurgere a apelor pluviale atât transversal, cât și lateral astfel încât să nu fie împiedicată scurgerea apelor colectate.

### **Scurgerea apelor:**

#### **Zona 1:**

- longitudinal – se vor realiza
- borduri prefabricate mari;
- borduri prefabricate mici;

Lucrari conexe: Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități, respectiv pentru gurile de scurgere ale rețelei pluviale existente.

- camine de vizitare: 14 buc.;
- guri de scurgere: 5 buc.;

#### **Zona 2:**

- longitudinal – se vor realiza
- borduri prefabricate mari;
- borduri prefabricate mici;

Lucrari conexe: Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități, respectiv pentru gurile de scurgere ale rețelei pluviale existente.

- camine de vizitare: 6 buc.;

#### **Zona 3:**

- longitudinal – se vor realiza
- borduri prefabricate mari;
- borduri prefabricate mici;

Lucrari conexe: Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități, respectiv pentru gurile de scurgere ale rețelei pluviale existente.

- camine de vizitare: 35 buc.;
- guri de scurgere: 10 buc.;

#### **Zona 4:**

- longitudinal – se vor realiza
- borduri prefabricate mari;
- borduri prefabricate mici;

Lucrari conexe: Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități, respectiv pentru gurile de scurgere ale rețelei pluviale existente.

- camine de vizitare: 5 buc.;
- guri de scurgere: 3 buc.;

#### **Zona 5:**

- longitudinal – se vor realiza
- borduri prefabricate mari;
- borduri prefabricate mici;

Lucrari conexe: Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități, respectiv pentru gurile de scurgere ale rețelei pluviale existente.

- camine de vizitare: 15 buc.;
- guri de scurgere: 4 buc.;

## **Siguranta circulatiei**



**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](mailto:office@apmot.anpm.ro)

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

Reglementarea circulației va fi întocmită conform standardelor și normativelor în vigoare, avându-se în vedere fluidizarea și siguranța circulației printr-o semnalizare corespunzătoare.

Lucrările de semnalizare la terminarea lucrărilor constau în construcția elementelor de semnalizare verticală și orizontală.

Lucrările de semnalizare orizontală constau în marcaje longitudinale de separare a sensurilor de circulație, traversare pentru pietoni și/sau alte elemente caracteristice conform SR 1848-7 și a celorlalte normative în vigoare.

Pentru marcajele rutiere se vor folosi materiale în doi componente (bicomponente), cu o durată de viață de min. 2 ani, cu grosime 2000 micrometri, aplicate la rece, cu microbule de sticlă.

Lucrările de semnalizare verticală constau în amplasarea indicatoarelor rutiere, conform SR 1848-1 și a celorlalte normative în vigoare.

Pe perioada executării lucrărilor, Antreprenorul va respecta „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” aprobate prin Ordinul comun al Ministerului de Interne și Ministerului Transporturilor nr. 1112/411-2000 publicat în Monitorul Oficial nr. 397/25.08.2000, cit și al celorlalte norme, standarde și prevederi legale în vigoare. Se impune semnalizarea corespunzătoare pentru evitarea oricărui feluri de accidente, inclusiv pe timp de noapte.

## **Traficul**

Traficul este preponderent cel local, autovehiculele fiind de tipul turismelor, autovehicule mici, sau utilaje agricole, putem considera că valorile de trafic pentru următorii 30 de ani se vor încadra între 0.03 și 0.10 m.o.s., clasa de trafic USOR, conform Normativului NP116-2004. Astfel ca pentru dimensionarea structurii rutiere se va lua în considerare o valoare a traficului de calcul,  $N_c$ , cuprinsă între 0.03 și 0.10 m.o.s.-trafic ușor.

## **Traseul în plan**

### **OBIECT nr.1-ZONA 1**

Acest tronson are o lungime propusă pentru reabilitare de 82.99ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85. Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

### **OBIECT nr.1-ZONA 2**

Acest tronson are o lungime propusă pentru reabilitare de 60.12ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85. Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

### **OBIECT nr.1-ZONA 3**

Această zonă este formată din 4 aliniamente cu o lungime propusă pentru reabilitare de 316.21ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85. Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

### **OBIECT nr.1-ZONA 4**

Această zonă este formată din 3 aliniamente cu o lungime propusă pentru reabilitare de 109.68ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85. Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

### **OBIECT nr.1-ZONA 5**

Acest tronson are o lungime propusă pentru reabilitare de 67.30ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85. Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

## **Profilul longitudinal**

În profilul longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.



În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

### **Profilul transversal**

În profilele transversale tip pentru toate cele 5 zone, drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare — 40 km/oră.
- Borduri prefabricate — 2 x 500x250x200;
- Trotuare — 2 x latime variabilă (1.00 — 1.50 m)
- Panta transversală a drumului — tip acoperis 2,50%;

### **Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții**

Suprafețele totale care se vor reabilita pentru fiecare zonă sunt următoarele:

- **Zona 1:** suprafața parte carosabilă apx. 921 mp și suprafața trotuare apx. 184 mp;
- **Zona 2:** suprafața parte carosabilă apx. 444 mp și suprafața trotuare apx. 290 mp;
- **Zona 3:** suprafața parte carosabilă apx. 2500 mp și suprafața trotuare apx. 680 mp;
- **Zona 4:** suprafața parte carosabilă apx. 1270 mp și suprafața trotuare apx. 553 mp;
- **Zona 5:** suprafața parte carosabilă apx. 613 mp și suprafața trotuare apx. 262 mp;

#### **b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:**

Proiectul nu se află în relație cu alte proiecte existente sau planificate.

#### **c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;**

Pentru implementarea prezentului proiect se utilizează nisip, pietriș, balast pentru fundații etc.

#### **d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;**

În conformitate cu legislația în vigoare, toate categoriile de deșuri 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 deșuri 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 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:

- execuția propriu-zisă a lucrărilor;
- traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale și personal la punctele de lucru, utilajele;



In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol etc.).

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii determina emisii specifice fiecarui tip de material si fiecarei operatii de constructie. Ploile care spala suprafata santierului pot antrena depunerile si astfel, indirect, acestea ajung in 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 emantate de utilajele folosite la executia lucrarilor respectiv de la autovehicule in exploatare.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse libere, in 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 motorina 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.





### 3) 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.

Referitor la vibrații nu se consideră că vor apărea niveluri de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de legislația națională în vigoare .

#### 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. Se consideră că nu vor fi depășite nivelurile de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de SR 12025/1994.

### 4) 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.

### **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;**

Intravilanul municipiului Slatina.

## **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 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.

### **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 dată 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 redusă, iar magnitudinea și complexitatea impactului se pot clasifica ca ne semnificative.

### **d) intensitatea și complexitatea impactului: redusă;**

### **e) probabilitatea impactului: redusă;**

**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 ne semnificative.

Impactul va fi local și 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, atâta 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.

- anunț emitere decizie de încadrare pe siteul APM Olt 27.10.2023, sediu primăria Slatina 26.10.2023, ziarul Național 26.10.2023 și sediu DASIP 26.10.2023.

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 si 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. În cazul în care se constată o degradare a terenului, vor fi aplicate măsuri 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.,**

**ȘEF SERVICIU C.F.M.,**



**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](mailto:office@apmot.anpm.ro)

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

**Ionel TOLOȘ**

**Dorin ROGOJINARU**

**Întocmit,  
Mihaela COJOCARU**

**Întocmit,  
Ion CROITORU**



---

**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](mailto:office@apmot.anpm.ro)

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