

Nitu

SDV-AAA  
[Signature]

Office APM Timis

**From:** diana lintia <ldcarina@yahoo.com>  
**Sent:** miercuri, 16 ianuarie 2019 03:48  
**To:** Monica Nitu - APM Timis Serv. AAA; Timisoara\_Office  
**Subject:** Dj 592

Buna dimineata,

In conditiile in care Completarile 3 pentru *Largirea Dj 592 la 4 benzi de circulatie* au fost depuse in 14.01.2019 si sedinta CAT are loc astazi, 16.01.2019, nu exista timpul necesar ca publicul interesat sa formuleze opinii/observatii in scris, pe care sa le depuna pe suport de hartie la Secretariatul APM Timis.

In calitate de public interesat, voi semnala totusi, cateva aspecte, pe email.

In ipoteza in care calculele, consumurile de carburanti, factorii de emisie si metodologiile utilizate, inclusiv pentru zgomot, sunt corecte (nu a fost timp pentru verificari in amanunt) va rog sa luati in considerare urmatoarele:

### *Emisii in aer*

1. Emisiile/imisiile pentru perioada de functionare, imediat dupa largirea drumului la patru benzi, au fost determinate utilizand un numar mai mic de vehicule, chiar decat cel care exista in prezent. In calcul a fost luat numarul de vehicule recenzat in anul 2015. De atunci, numarul de vehicule a crescut deja, o simtim cu totii, pana se va finaliza lucrarea va creste si mai mult.

Cu toate ca imisiile pentru perioada de functionare s-au determinat **pentru un numar mai mic de vehicule decat cel prezent in 2019**, insusi elaboratorul constata ca pentru majoritatea poluantilor in aer, valorile limita vor fi depasite si dupa implementarea proiectului.

2. pentru perioada prognozata in 2030, cand numarul de vehicule care vor tranzita DJ 592 va fi de cca 18 300 (veh. etalon), adica cu 80% mai mare, elaboratorul nu mai determina emisiile/imisiile pentru a putea fi comparate cu valorile limita de emisie, desi era **OBLIGATORIU** sa parcurga aceasta etapa. Afirma doar ca emisiile de gaze de ardere vor creste cu 80 % (n.n. si emisiile poluante vor creste tot cu 80 %).

Ne punem o intrebare fireasca: in conditiile in care VLE vor fi deja depasite chiar dupa finalizarea largirii la 4 benzi, cum va arata situatia cand traficul va creste **cu inca 80%?!?**

Poate ca solutia aleasa pentru modernizarea acestui drum nu este cea potrivita...

### *Zgomot*

1. Pentru perioada de functionare in perioada imediat urmatoare dupa largirea drumului (elaboratorul *luand in calcul pentru aceasta etapa numarul de vehicule recenzat in 2015*), elaboratorul afirma, in sfarsit, ca valorile limita de emisie vor fi depasite cu cca 15 dB (n.n. 15 dB peste VLE este foarte mult, mai ales ca nivelul de zgomot este o marime logaritmica), dar ne linisteste cateva randuri mai jos, unde mentioneaza ca nivelul de zgomot va fi diminuat prin utilizarea barierelor de protectie fonica, cu cca **11-12 dB ?!**, ajungand cam la 56 - 59 dB, mai aproape de VLE.

Bariera de protectie fonica propusa nu este altceva decat plantatia de aliniament (puietii de salcam care se vor planta de-a lungul soselei - conform celor precizate in RIM): **"Plantatia de aliniament proiectata va**

*constitui o bariera fonica intre carosabilul drumului judetean si fronturile construite existente, respectiv arbusti*" mentioneaza elaboratorul in concluzia capitolului zgomot din cuprinsul Completarilor 3.

Referitor la barierele fonice si plantatiile de aliniament, elaboratorul ar trebui intrebat din ce act normativ a luat dansul eficienta acestei masuri, pentru ca, Ord 3384/2013, pentru aprobarea reglementarii tehnice *"Normativ privind acustica in constructii si zone urbane, indicativ C 125 - 2013"*, intrat in vigoare in ianuarie 2014, mentioneaza la cap. 5. - *Masuri de protectie impotriva zgomotului, in mediul inconjurator* -, pct. 5.1.2. lit. c. ca ecranele de vegetatie au mai mult un efect psihologic, eficacitatea fiind de **1...maxim 2 dB pentru un ecran de vegetatie densa**, avand o latime de **10 m, cu frunzis permanent** (noi vom *"beneficia"* doar de un aliniament de puieti de salcam care si atunci cand vor deveni maturi nu vor avea capacitatea de a reduce zgomotul nici macar cu 1 dB).

2. Mai departe, se constata ca elaboratorul refuza si acum sa calculeze zgomotul pentru perioada prognozata din 2030. Nu intelegem de ce, are toate datele ca sa efectueze aceste calcule. Are la dispozitie numeroase metodologii (si in legislatia nationala si metodologii europene) cunoaste si numarul de vehicule si distantele pana la receptorii sensibili si caracteristicile drumului.

Atat legislatia, Adresa ANPM, cat si adresele APM Timis indica aceasta obligativitate pentru elaborarea unui Raport de Evaluare a Impactului asupra Mediului, in fond esenta unui RIM este estimarea emisiilor poluante in toate etapele, inclusiv in cele prognozate si indicarea masurilor de protectie. Nu poate reprezenta o dovada de profesionalism afirmatia ca nu poti sa faci o estimare cand ai toate datele la indemana.

Hartile strategice de zgomot (legislatia se adreseaza autoritatilor locale, nu elaboratorilor de studii) nu tin loc de calcule in cadrul unui RIM, se poate face eventual o referire la planul de masuri pentru reducerea nivelului de zgomot, continut de acestea. Am putea intelege din insistenta elaboratorului privind aceste harti, ca inainte de aprilie 2005, anul aparitiei HG 321 (care indica obligativitatea autoritatilor locale de a efectua hartile de zgomot odata la 5 ani), studiile de impact nu contineu evaluarile de zgomot...

## **Vibratii**

1. Constatam ca nu se tine cont (mai ales pentru perioada de constructie) ca 90 % din casele din vatra veche a localitatii sunt construite din vaiuga, avand cel mult o mica fundatie din cateva randuri de caramida, sau chiar fara fundatie.

Recomandarea unei comunicari intre executant si rezidenti in cazul aparitiei afectarilor asupra locuintelor nu ofera locuitorilor nicio siguranta ca vor fi despagubiti in vreun fel in cazul aparitiei acestor probleme, independent de vointa lor si nu prin actiunea lor. Politele de asigurari (atat cele obligatorii cat si cele facultative) pentru locuinte nu acopera deteriorarile care survin in urma unor actiuni umane, prestate in cunostinta de cauza.

2. Elaboratorul afirma ca nu poate estima nivelul vibratiilor pentru un trafic ce se va desfasura in viitor si ca urmare nu se poate estima nici efectul generat de acestea asupra cladirilor, care in vatra localitatii au o vechime de peste 110 ani, in majoritatea cazurilor.

## **Impactul asupra sanatatii populatiei**

Elaboratorul citeaza concluziile studiului de impact asupra sanatatii populatiei din octombrie 2018. Amintim ca la acea data, studiul asupra sanatatii a fost efectuat pe baza unor date incorecte, care aratau ca toti poluantii, inclusiv cei atmosferici si zgomotul, se situeaza mult sub valorile limita de emisie. De atunci datele s-au mai schimbat, considerabil in unele situatii, observam ca elaboratorul a mai corectat, a mai calculat, ajungand la concluzia ca vor exista depasiri in toate situatiile, fara sa prezinte si rezultatul impactului pentru perioada prognozata.

Referitor la eficienta aliniamentului de pomi in cazul zgomotului, am aratat deja ca acesta este fara efect si ca trebuie gasite alte masuri care sa asigure scaderea nivelului de zgomot.

Apreciem ca studiul de impact asupra sanatatii populatiei trebuie refacut in conformitate cu noile rezultate pentru emisii si obligatoriu, dupa calcularea emisiilor/imisiilor in aer si a nivelului de zgomot si pentru perioada prognozata - 2030.

### In **Concluzie**,

Tinand cont de toate cele prezentate mai sus, de faptul ca si in cazul emisiilor in aer si in cazul zgomotului se prefigureaza depasiri importante ale VLE si dupa implementarea proiectului, iar pentru traficul care este prognozat pentru urmatorii 10 ani, ne asteptam, dupa cum insusi elaboratorul afirma, la o crestere cu 80 % a nivelului poluantilor deja mai mare decat prevede legislatia si dupa largirea drumului, poate ca s-ar cuveni si o alta abordare pentru DJ 592.

Este clar ca situatia actuala nu este una buna din punct de vedere al traficului si al poluarii si ca trebuie facut ceva, dar ar fi de preferat ca dezvoltarea care se doreste a fi pusa in practica sa fie una durabila si eficienta, nu o "dezvoltare" care sa ne duca in 10 ani la o situatie cu mult mai grava decat cea actuala, din punct de vedere al gradului de poluare.

Poate ca o abordare diferita, macar in partile sensibile, care sa duca la protectia vetrei vechi a localitatii (unde casele sunt situate mai aproape de sosea) prin diminuarea traficului, prin scoaterea traficului greu si de tranzit in afara ei, ar fi mult mai nimerita si mai corecta din punct de vedere al poluarii si impactului asupra mediului si locuitorilor, decat abordarea actuala care devine din ce in ce mai evident ca nu va face decat sa innee populatia cu noxe si sa o supuna unui zgomot de nesuportat, in cel mult 10 ani.

Va multumesc!

Cu stima,  
Diana Lintia  
Mosnita Noua