



Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea

Nr. 2582 din 09.03.2017

**DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE
PROIECT**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA SUTEȘTI**, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Valcea cu nr. 2113/27.02.2017, cu completările ulterioare înregistrate sub nr. 2394/07.03.2017, în baza Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 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, cu modificările și completările ulterioare, autoritatea competentă pentru protecția mediului Valcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 09.03.2017 (PV. nr.), că proiectul: **Asfaltare drumuri în comuna Sutești, strada Dealu Pietroasa, strada Sînzienelor, strada Baloteasa, strada Bobocea, strada Izvorului, strada Floarea Ruti, strada Pescenei, județul Vâlcea**, propus a fi amplasat în comuna Sutești, județul Vâlcea, titular proiect **COMUNA SUTEȘTI**, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului și nu se supune evaluării adecvate.**

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

- a) proiectul se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. 2, la pct. 13.
- a) **Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 22 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului,**
- b) 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 și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare;
- c) din analiza listei de control pentru etapa de încadrare rezulta ca proiectul nu are un impact semnificativ asupra mediului;
- d) autoritățile care au participat la ședința colectivului de analiză tehnică nu au exprimat puncte de vedere cu privire la informațiile prezentate de titularul proiectului în etapele procedurii care sa conducă la continuarea procedurii evaluare a impactului asupra mediului;
- e) în conformitate cu criteriile din Anexa nr. 3 a H.G. nr. 445/2009:

1. Caracteristicile proiectului:

a) Lucrări propuse prin proiect :

Proiectul **Asfaltare drumuri în comuna Sutești, strada Dealu Pietroasa, strada Sînzienelor, strada Baloteasa, strada Bobocea, strada Izvorului, strada Floarea Ruti, strada Pescenei, județul Vâlcea**, propus a fi amplasat în comuna Sutești, județul Vâlcea

Drumurile propuse pentru asfaltare și amenajare, sunt:

1. **Strada Dealul Pietroasa** $L = 2.540 m$
2. **Strada Sînzienelor** $L = 483 m$
3. **Strada Boloteasa** $L = 473 m$



4. <i>Strada Bobocea</i>	<i>L = 585 m</i>
5. <i>Strada Izvorului</i>	<i>L = 352 m</i>
6. <i>Strada Florea Ruti</i>	<i>L = 410 m</i>
7. <i>Strada Pescenei</i>	<i>L = 600 m</i>
Total	= 5.443 m

Structura rutieră existentă

Structura rutieră este la nivel de pamânt/balast pe - strada Sânzienelor, Strada Bobocea, Strada Izvorului, Strada Florea Ruti, Strada Pescenei cu o grosime variabilă. Degradările sunt specifice drumurilor împietruite, prezentând fagașe, gropi, denivelări cauzate atât de staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă și o descărcare necorespunzătoare la emisari, cât și de acțiunea traficului în timp. Pe Strada Dealul Pietroasa și Strada Boloteasca sistemul rutier este la nivel de asfalt și ciment rutier dar există burdușiri necesitând reparații locale și preluări denivelari.

Gradul avansat de degradare al suprafețelor de rulare are drept consecințe: viteze de circulație reduse, pericole de accidente, creșterea gradului de poluare, precum și disconfort în nivelul de trai al populației.

DESCRIEREA LUCRARILOR

Traseul in plan si profil longitudinal

1. Strada Dealul Pietroasa *L = 2.540 m*

Strada are o lungime de 2540 ml, este asfaltata pe o toata lungimea si o latime de $l = 3.30$ m.

De la km 1 + 650 – km 2 + 540 strada prezinta burdusiri fiind necesar refacerea completa a sistemului rutier.

Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Km 0 + 000 – km 1 + 000
 - Partea carosabila – Pc = 5.50 m
- Km 1 + 000 – km 2 + 540
 - Partea carosabila – Pc = 4.00 m
 - Acostamente – 2 x 0.50 m

Sistem rutier

- **Km 0 + 000 – km 1 + 000 Pc = 5.50 m**
 - asfalt existent pe o latime de $l = 3.30$ m
 - 4 cm beton asfaltic BAPC 16
- Caseta laterala $l = 1.10$ m – stanga – dreapta
- sapatura
 - scarificare si reprofilare cu balast –
 - 15 cm fundatie din piatra sparta
 - 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
 - 4 cm beton asfaltic BAPC 16

In profil transversal, partea carosabila are panta transversal in forma de acoperis de 2.5%.

Acostamentul are panta transversala de 4% si se realizeaza cu aceiasi imbracaminte asfaltica (strat de uzura) ca si strada.

2. Strada Sanzienelor *L = 483,00 m*

Drumul are o lungime de 483 ml, este la nivel de pamant/balast.

Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Partea carosabila – Pc = 4.00 m
- Acostamente – de 0.50 m

Sistem rutier



- scarificare si reprofilare cu balast 20 cm -
- 15 cm fundatie din piatra sparta
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor)

In profil transversal, partea carosabila are panta transversala unica de 2.5%.

Acostamentul are panta transversal de 4% si se realizeaza la nivel de piatra sparta.

- km 0 + 000 – km 0 + 260 – dreapta drum
- km 0 + 260 – km 0 + 420 – stanga – dreapta drum
- km 0 + 420 – km 0 + 483 – stanga drum

3. Strada Boloteasca $L = 473,00\text{ m}$

Drumul are o lungime de 473 ml, este la nivel de pamant/balast.

Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Partea carosabila – Pc = 4.00 m
- Acostamente de 0.50 m

Sistem rutier

- **Km 0 + 000 – 0 + 320**

- asfalt existent pe l = 3.30 m
 - 4 cm beton asfaltic BAPC 16
- Caseta laterala l = 0.70 m – dreapta

- sapatura
- scarificare si reprofilare cu balast -
- 15 cm fundatie din piatra sparta
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

- **Km 0 + 320 – 0 + 370**

- beton asfaltic si de ciment degradat
- reparatii locale
- preluari denivelari

- **Km 0 + 370 – 0 + 473**

- scarificare si reprofilare cu balast 20 cm -
- 15 cm fundatie din piatra sparta
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

In profil transversal, partea carosabila are panta transversal unica de 2.5%.

Acostamentul are panta transversal de 4% si se realizeaza la nivel de piatra sparta.

- km 0 + 370 – km 0 + 473 – dreapta drum

Scurgerea apelor

* Sant betonat - din dale de beton C12/15 turnate pe loc cu rosturi de 1.5 – 2.5 cm umplute cu mortar de ciment, h placa = 10 cm pe un substrat de nisip (balast) de 5 cm.

Podete

- Podet tubular propus $\varnothing 800\text{ L} = 5.00\text{ m}$ – km 0 + 420

4. Strada Bobocea $L = 585,00\text{ m}$

Drumul are o lungime de 585 ml, este la nivel de pamant/balast.



Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Partea carosabila – $P_c = 3,50$ m
- Acostamente de 0.75 m

Sistem rutier

- **Km 0 + 000 – km 0 + 500**

- scarificare si reprofilare cu balast 20 cm -
- 15 cm fundatie din piatra sparta
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

- **Km 0 + 500 – km 0 + 585**

- beton de ciment existent
- preluari denivelari
- 4 cm BAR 16

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor)

In profil transversal, partea carosabila are panta transversal unica de 2.5%.

Acostamentul are panta transversal de 4% si se realizeaza la nivel de piatra sparta sau asfalt.

- Km 0 + 180 – km 0 + 260 – acostament 0.75 m – piatra sparta - dreapta drum
- Km 0 + 260 – km 0 + 320 – acostament 2 x 0.75 m – piatra sparta - (stanga + dreapta drum)
- Km 0 + 320 – km 0 + 500 – acostament 0.75 m – piatra sparta - stanga drum
- Km 0 + 500 – km 0 + 585 – acostament 0.75 m – asfalt - stanga drum

Scurgerea apelor

* Rigola betonata - se va executa din dale de beton C12/15) turnate pe loc cu rosturi de 1.5 – 2.5 cm umplute cu mortar de ciment, h placa = 10 cm pe un substrat de nisip (balast) de 5 cm.

5. Strada Izvorului $L = 350,00$ m

Drumul are o lungime de 350 ml, este la nivel de pamant/balast.

Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Partea carosabila – $P_c = 3.50$ m
- Acostamente de 0,75 m

- **Sistem rutier**

- scarificare si reprofilare cu balast 20 cm -
- 15 cm fundatie din piatra
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

In profil transversal, partea carosabila are panta transversal unica de 2.5%.

Acostamentul are panta transversal de 4% si se realizeaza la nivel de asfalt.

- Km 0 + 250 – km 0 + 350 – acostament 2 x 0.75 m – asfalt (stanga + dreapta drum)

Scurgerea apelor

* Rigola si santurile betonate se vor executa din dale de beton C12/15 turnate pe loc cu rosturi de 1.5 – 2.5 cm umplute cu mortar de ciment, h placa = 10 cm pe un substrat de nisip (balast) de 5 cm.

Podete

- Podet tubular propus $\varnothing 800$, $L = 5.00$ m – km 0 + 200

6. Strada Florea Ruti

$L = 410$ m (km 0 + 000 – km 0 + 410)

Drumul are o lungime de 410 ml, este la nivel de pamant/balast.



Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Partea carosabila – Pc = 4.00 m
- Acostament – 2 x 0,50 m

Sistem rutier

- scarificare si reprofilare cu balast 20 cm -
- 15 cm fundatie din piatra sparta
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

In profil transversal, partea carosabila are panta transversala unica de 2.5%. Acostamentul are panta transversal de 4% si se realizeaza la nivel de asfalt.

- Km 0 + 250 – km 0 +350 – acostament 2 x 0.75 m – asfalt (stanga + dreapta drum)

Scurgerea apelor

*Santurile betonate se vor executa din dale de beton C12/15 turnate pe loc cu rosturi de 1.5 – 2.5 cm umplute cu mortar de ciment, h placa = 10 cm pe un substrat de nisip (balast) de 5 cm.

7. Strada Pescenei L = 600 m (km 0 + 410 – km 1 + 010)

Drumul are o lungime de 600 ml, este la nivel de pamant/balast.

Pentru traseul proiectat a fost ales urmatorul profil transversal tip, in functie de latimea existenta pentru strazi conform Normelor tehnice amintite mai sus.

- Partea carosabila – Pc = 4.00 m
- Acostament – 2 x 0,50 m

Sistem rutier

- scarificare si reprofilare cu balast 20 cm -
- 15 cm fundatie din piatra sparta
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25
- 4 cm beton asfaltic BAPC 16

In profil transversal, partea carosabila are panta transversala unica de 2.5%. Acostamentul are panta transversal de 4% si se realizeaza la nivel de asfalt.

- Km 0 + 250 – km 0 +350 – acostament 2 x 0.75 m – asfalt (stanga + dreapta drum)

Scurgerea apelor

*Santurile betonate se vor executa din dale de beton C12/15 turnate pe loc cu rosturi de 1.5 – 2.5 cm umplute cu mortar de ciment, h placa = 10 cm pe un substrat de nisip (balast) de 5 cm.

Podete

Podet tubular propus Ø 800, L= 5,00 m – la drum lateral

Durata de realizare a investitiei este estimata la **4 luni** tinând cont de perioada de pregătire a proiectului, inclusiv procedurile de achiziții publice și de perioadele nefavorabile din punct de vedere al execuției lucrărilor.

- justificarea necesitatii proiectului:

Structura rutieră este la nivel de pamânt/balast pe - strada Sânzienelor, Strada Bobocea, Strada Izvorului, Strada Florea Ruti, Strada Pescenei cu o grosime variabilă. Degradările sunt specifice drumurilor împietruite, prezentând fagașe, gropi, denivelări cauzate atât de staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă și o descărcare necorespunzătoare la emisari, cât și de acțiunea traficului în timp. Pe Strada Dealul Pietroasa și Strada Boloteasca sistemul rutier este la nivel de asfalt și ciment rutier dar există burdușiri necesitând reparații locale și preluări denivelari.



Gradul avansat de degradare al suprafețelor de rulare are drept consecințe: viteze de circulație reduse, pericole de accidente, creșterea gradului de poluare, precum și disconfort în nivelul de trai al populației.

Organizarea de santier:

Realizarea obiectivului de investitii are in vedere masuri organizatorice, mai multe etape si operatii:

- organizarea de santier: delimitare si imprejmuire cu panouri
- mentinerea drumului sub circulatie
- marcarea limitelor cadastrale ale amplasamentului in vederea respectarii cu strictete a perimetrului afectat lucrarilor propuse
- amenajarea corespunzatoare a drumurilor de acces la frontul de lucru
- elaborarea unor grafice de lucru, care sa tina cont de timpii de rulare si de punere in opera a materialelor preparate in exterior (betoane), pentru sincronizarea programelor de lucru ale bazelor de productie cu cele ale utilajelor din amplasamentul drumului; scopul acestei actiuni este reprezentat de eliminarea posibilitatii rebutarii sarjelor de material deja preparat
- asigurarea pazei si securitatii utilajelor si instalatiilor din frontul de lucru
- asigurarea utilajelor necesare unor bune desfasurari a lucrarilor.
- depozitarea temporara a deseurilor provenite
- lucrari de consolidare si realizare a zonelor verzi pe partile laterale ale drumurilor, rampelor de acces etc.

b) Marimea amplasamentului

Drumurile din comună supuse asfaltării și amenajării se află în intravilanul satului Sutești, centrul administrative al comunei Sutesti, având o lungime totală de **5.443,00 m**.

c) cumularea cu alte proiecte – nu este cazul

d) utilizarea resurselor naturale

In faza de proiect se utilizeaza resurse naturale:

- agregate minerale
- betoane de ciment
- mixturi asfaltice
- emulsie bituminoasa

In faza de functionare : nu se utilizeaza resurse naturale.

e) emisii poluante inclusiv zgomotul si alte surse de disconfort

aer:

In faza de construire: gaze esapate de la utilajele si mijloacele de transport, pulberi sedimentabile provenite din manevrarea materialelor de constructie

In faza de functionare: sursele de poluare a aerului in cadrul amplasamentului sunt gazele de esapament ale masinilor, pulberi sedimentabile.

Masuri de diminuare a impactului:

- se vor folosi utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a emisiilor de poluanți în atmosferă;

- se vor alege trasee optime din punct de vedere al protecției mediului, pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va face pe cât posibil cu vehicule cu prelate; drumurile vor fi udate periodic.

- incetarea executiei lucrarilor in perioadele de dispersie atmosferica nefavorabila.

apa:

Activitățile de refacere a infrastructurii rutiere in comuna se realizează fără a se intercepta pânza freatică..

Nu se realizează impact negativ asupra apelor de suprafață întrucât traseul drumurilor proiectate se suprapune în totalitate pe cel existent, inclusiv amenajările pentru scurgerea apelor de suprafață (șanțuri longitudinale și podețe transversale), care se vor situa la limitele de proprietate ale domeniului public.



Influența lucrărilor proiectate asupra regimului apelor de suprafață sau subterane este nesemnificativă în condițiile păstrării calității apei. Singura sursă de alterare a calității apei pe perioada execuției lucrărilor este poluarea accidentală cu produse petroliere de la mijloacele de transport și utilaje.

Asigurarea cu apă potabilă necesară șantierului se va realiza din rețeaua de apă existentă. Din activitatea desfășurată nu se evacuează ape uzate menajere sau industriale.

sol si subsol:

Sursele de poluanți pentru sol și subsol pot fi:

- scurgerile accidentale de carburanți și lubrefianți de la utilaje și autovehiculele de transport materiale de construcții,
- depozitarea necontrolată a deșeurilor de materiale de construcții (beton spart, îmbracaminti asfaltice decapate, pamant din casetele acostamentelor, fier)

Măsuri de diminuare a impactului

- evitarea scurgerilor accidentale de motorină și uleiuri minerale pe sol la alimentarea utilajelor;
 - valorificarea deșeurilor rezultate din activitățile efectuate în perimetrul de lucru.
- După terminarea lucrărilor de asfaltare, pentru protecția solului și subsolului, se vor înierba terasamentele.

zgomot și vibrații:

Sursele de zgomot în faza de proiect sunt cele rezultate din activitatea de construire, manevrarea materialelor și transportul acestora. Se apreciază ca emisiile de zgomot generate din activitatea de construire, cumulat cu zgomotul produs de traficul autovehiculelor nu va afecta zona locuită, decât pe perioada executării lucrărilor.

f) deseuri

Deseurile rezultate în urma lucrărilor de construire și în funcționare vor fi depozitate temporar pe categorii de deseuri și vor fi gestionate astfel:

- deseurile din construcții vor fi depozitate în locurile indicate de autoritatea publică locală;
- deseurile reciclabile se vor preda unităților autorizate ;
- deseurile menajere vor fi predate pe baza de contract către un operator de servicii publice de salubritate, autorizat.

g) riscul de accident, tinându-se seama în special de substanțele și de tehnologiile utilizate – nu este cazul

2. Localizarea proiectelor

2.1. utilizarea existentă a terenului – conform certificatului de urbanism nr.04/24.02.2016 eliberat de Primăria Comunei Sutesti, regimul juridic al terenului: teren aparținând domeniului public , regimul economic: categoria de folosință cai de comunicații și amenajări aferente.

2.2. relativă abundență a resurselor naturale din zonă, calitatea și capacitatea regenerativă a acestora – nu este cazul;

2.3. capacitatea de absorbție a mediului, cu atenție deosebită pentru:

- a) zonele umede – nu este cazul;
- b) zonele costiere – nu este cazul;
- c) zonele montane și cele împadurite – nu este cazul;
- d) parcurile și rezervațiile naturale - nu este cazul;
- e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislația în vigoare, cum sunt: zone de protecție a faunei piscicole, bazine piscicole naturale și bazine piscicole amenajate etc – nu este cazul;
- f) zonele de protecție specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a – zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, și Hotărârea Guvernului nr. 930/2005 pentru aprobarea



Normelor speciale privind caracterul si marimea zonelor de protectie sanitara si hidrogeologica – nu este cazul

g) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislatie au fost deja depasite – nu este cazul;

h) ariile dens populate – nu este cazul;

i) peisajele cu semnificatie istorica, culturala si arheologica - nu este cazul;

3. Caracteristicile impactului potential

a) extinderea impactului: aria geografica si numarul persoanelor afectate – nu este cazul;

b) natura transfrontiera a impactului – nu este cazul;

c) marimea si complexitatea impactului – impactul asupra mediului va fi nesemnificativ în perioada de constructie, in conditiile operarii utilajelor/mijloacelor de transport la parametrii optimi.

d) probabilitatea impactului - impactul asupra mediului va fi nesemnificativ în perioada de constructie a obiectivului.

e) durata, frecventa si reversibilitatea impactului - impactul asupra mediului va fi limitat (pe durata executarii lucrarilor de constructii).

II. Motivele care au stat la baza luarii deciziei etapei de incadrare in procedura de evaluare adecvata sunt urmatoarele: : Proiectul propus nu intra sub incidenta art 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

Condițiile de realizare a proiectului:

1. Realizarea proiectului (atat pentru fazele organizare de santier, executie, cat si pentru faza de exploatare) va tine cont de prevederile actelor normative nationale, care sunt in concordanta cu Directivele Uniunii Europene;

2. La executarea lucrarii se vor respecta proiectul tehnic, prin aplicarea prevederilor legislative in vigoare, a prevederilor PUG avizat/aprobat in vigoare si RLU aferent acestuia, a conditiilor impuse prin prezenta notificare si a avizelor eliberate de celelalte autoritati competente;

3. Titularul si constructorul vor urmari realizarea tuturor solutiilor tehnico-constructive si celelalte prevederi cuprinse in proiectul de executie avizat si aprobat; masurile de prevenire eficienta a poluarii se vor lua, in special, prin recurgerea la cele mai bune tehnici disponibile in domeniu.

4. Lucrarile de executie vor incepe numai dupa ce titularul de proiect solicita si obtine autorizatia de construire a obiectivului de investitie;

5. In situatia in care, dupa emiterea actului administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului si inaintea depunerii documentatiei pentru autorizarea executarii lucrarilor de constructii, documentatia tehnica sufera modificari ca urmare a schimbarii solutiei tehnice sau a reglementarilor legislative, astfel incat acestea nu au facut obiectul evaluarii privind efectele asupra mediului, vor fi mentionate de catre verificatorul tehnic atestat pentru cerinta esentiala « c) igiena, sanatate si mediu » in raportul de verificare a documentatiei tehnice aferente investitiei, iar solicitantul/investitorul are obligatia sa notifice autoritatea publica pentru protectia mediului emitenta, cu privire la aceste modificari (Legea 50/1991 (22)). Potrivit prevederilor OUG nr 195/2005 cu modificarile si completarile ulterioare (Art 96, alin 3), notificarea se va depune inainte de realizarea acestor modificari;

6. Orice avarie survenita la lucrari in timpul executiei si orice disconfort creat in zona, cu toate implicatiile, intra in sarcina beneficiarului.

7. Continutul prezentei decizii va fi adus la cunostinta tuturor angajatilor ale caror sarcini sunt legate de oricare din conditiile prezente;

8. Protectia calitatii factorului de mediu aer:



Se vor respecta prevederile O.M. nr 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normele metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici, STAS 12574/1987.

În faza de execuție se vor utiliza mijloace de transport și execuție performante și în bună stare de funcționare, în scopul minimizării emisiilor nedirijate.

9. Protecția împotriva zgomotului

Încadrarea duratei de execuție a proiectului în termenul stabilit, astfel încât disconfortul generat de poluarea fonică să fie limitat la această perioadă.

Respectarea prevederilor H.G. nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor. Se admite punerea în funcțiune numai a echipamentelor care poartă marcajul C.E. și indicația nivelului de putere acustică garantat.

10. Protecția calității factorului de mediu apă:

Lucrările de asfaltare a drumurilor se vor executa fără a intercepta panza freatică.

11. Protecția solului

Asigurarea scurgerii apelor meteorice, în perioada organizării de șantier, în care pot exista diverse substanțe poluante de la eventuale pierderi de produse petroliere, pentru a evita formarea de bălți, care în timp se pot infiltra în subteran, poluând solul și stratul freatic;

Este interzisă efectuarea lucrărilor de reparații ale utilajelor în perimetrul șantierului.

Respectarea prevederilor Legii 211/2011 privind gestionarea deșeurilor:

Titularul proiectului va prezenta la APM Valcea, la finalizarea lucrărilor, dovada unei gestionări corecte a deșeurilor generate, cu specificarea tipurilor de deșuri generate, cantităților, modului de transport, destinația acestora și acceptul depozitului autorizat sau dovada predării unei firme autorizate, la generarea acestora;

Vor fi luate măsuri de prevenire a degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației existente prin staționarea utilajelor, efectuarea de reparații ale acestora, depozitarea de materiale etc.

12. Protecția așezărilor umane:

Titularul proiectului va lua toate măsurile necesare evitării disconfortului, atât în perioada de execuție cât și în perioada de exploatare, prin respectarea condițiilor special impuse pentru factorii de mediu zgomot, aer, sol;

13. Biodiversitate:

Vor fi luate măsuri de prevenire a degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației existente prin staționarea utilajelor, efectuarea de reparații ale acestora, depozitarea de materiale etc.

Titularul și constructorul vor urmări realizarea tuturor soluțiilor tehnico-constructive și celelalte prevederi cuprinse în proiectul de execuție avizat și aprobat; măsurile de prevenire eficiente a poluării se vor lua, în special prin recurgerea la cele mai bune tehnici disponibile în domeniu.

Întreținerea și exploatarea instalațiilor de protecție a calității factorilor de mediu se va realiza în conformitate cu documentațiile tehnice de execuție și ale regulamentului de întreținere și exploatare;

Lucrările de execuție vor începe numai după ce titularul de proiect solicită și obține autorizația de construire a obiectivului de investiție.

Proiectul (atât în faza de execuție cât și în faza de exploatare) se va realiza în conformitate cu prevederile următoarelor acte normative, care sunt în concordanță cu Directivele Uniunii Europene:

OUG nr.195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.265/2006, cu modificările și completările ulterioare; OM 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu modificările ulterioare; H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv



deseurile periculoase; HG nr. 349/2005 privind depozitarea deșeurilor cu modificările și completările ulterioare; Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor; HG nr 1403/2007 privind refacerea zonelor în care solul, subsolul și ecosistemele terestre au fost afectate;

OM nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;

HG nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor;

Respectarea legislației privind protecția muncii, conform : Legii 319/2006, H.G. 1425/2006, modificată și completată de H.G. 955 /2010, H.G. 300/2006, H.G. 1146 / 2006, H.G. 971 / 2006, H.G.1091 / 2006, H.G. 1048 / 2006, H.G. 493 / 2006, H.G. 1028 / 2006, H.G.1092/2006, H.G. 1051 / 2006.

La finalizarea proiectului titularul are obligația să notifice autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare.

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

