



Nr. ⁹⁶⁸⁶..... din 22.05.2017

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr.DRAFT din.....2017

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA STROESTI**, cu sediul în comuna Stroesti, str. Principala, judetul Vâlcea, înregistrată la APM Valcea cu nr. 8297/21.07.2017, în baza:

1. OUG nr. **195/2005** privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
2. Hotărârii Guvernului nr. **445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului ;
3. Ordinul Ministerului Mediului și Padurilor nr. **135/2010** privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private;
4. 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,
5. OMMP nr. **19/2010** pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar

APM Vâlcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 24.08.2017, că proiectul "**Asfaltare ulite în comuna Stroesti, judetul Valcea**" propus a fi amplasat în comuna Stroesti, satele: Stroesti și Ciresu, judetul Valcea, nu se supune evaluării impactului asupra mediului și nu se supune evaluării adecvate.

Justificarea prezentei decizii:

- a) proiectul **se încadrează** în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. 2-lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului, **pct. 13.a**-orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 1 sau în anexa nr. 2, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului
- proiectul propus **nu intra sub incidența** art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare,
- b) din analiza listei de control pentru etapa de încadrare în EIA rezulta că, proiectul nu are un impact semnificativ asupra mediului;
- c) 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 să conducă la continuarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului;
- d) în conformitate cu criteriile din Anexa nr. 3 a H.G. nr. 445/2009;

Justificarea deciziei etapei de încadrare în raport cu criteriile din anexa 3 a HG 445/2009:

Prin proiect de urmărește asfaltarea drumurilor: Ulita Valea Boaldei, Soseaua Magurii și Ulita Mitu Sararu, din comuna Stroesti, judetul Valcea prin:



- asigurarea scurgerii apelor prin santuri betonate si podete la drum ($\text{Ø}1000$ $L=7.50$ m cu timpane, camera de cadere din beton) si drumuri laterale ($\text{Ø}400$ $L=5.00$ m).
- executarea unui sistem rutier care sa preia traficul actual si de perspectiva;
- asigurarea unei parti carosabile, cu imbracaminte asfaltica pe care sa se circule in conditii de siguranta si confort;
- asigurarea sigurantei circulatiei.

Traseul drumului proiectat se suprapune in totalitate pe cel existent, inclusiv amenajarile pentru scurgerea apelor de suprafata (santuri longitudinale si podete transversale), care se vor situa la limitele de proprietate ale domeniului public.

Ulita VALEA BOALDEI

Drumul are o lungime de $L=575$ m

- Platforma drumului 4.00m
- Parte carosabila 3,00 m;
- Acostament stanga-dreapta de 0,50 m.

A. Structura rutiera:

- fundatie din balast, de 20 cm
- fundatie din piatra sparta, de 12 cm
- Strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 25, de 6 cm
- Strat de uzura din BAPC 16, de 4 cm –

Scurgerea apelor:

➤ **Santuri betonate**

Protejarea platformei drumului de eroziunile cauzate de apele pluviale si de siroire, s-a prevazut prin santuri betonate, descarcarea lor facandu-se prin podete tubulare cu $D=1000$ mm catre vaile existente.

Pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale in conditii optime, se vor realiza santuri betonate stanga si santuri de pamant dreapta, cu o lungime totala de $L = 1150$ m, situate:

- Santuri betonate stanga, $L = 575$ m:
- Santuri pamant dreapta, $L = 575$ m:

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 5-7 cm.

In zonele cu santuri betonate, acostamentele vor fi asfaltate, iar in zonele cu santuri de pamant, vor fi la nivel de piatra sparta si incadrate cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier.

➤ **Podete**

Pentru asigurarea scurgerii apelor transversale la drum (cu descarcare in vaile existente), se vor prevedea podete tubulare $\text{Ø} 1000$ mm. Se va executa 1 podet $\text{Ø} 1000$ mm, $L=7.50$ m. Podetul transversal va fi prevazut cu :

- camere de cadere;
- timpane;

- Km 0+575

B. Amenajare drumuri laterale - 3 buc - $L=15$ m ($L_{total} = 3buc * 15m = 45m$) – $P_c = 3.00m + 2$ acostamente x 0.50m (la nivel de piatra sparta)

Structura rutiera drumuri laterale:

- fundatie din balast, de 20 cm
- fundatie din piatra sparta, de 12 cm
- Strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 25, 6 cm
- Strat de uzura din BAPC 16, de 4 cm

Sunt prevazute 3 podete la drumurile laterale, $\text{Ø} 400$ mm, $L=5.00$ m:

- Km 0+180 – drum lateral dreapta
- Km 0+275 – drum lateral dreapta
- Km 0+490 – drum lateral dreapta

- **Siguranta circulatiei:** Marcaje rutiere longitudinale
- table indicatoare pe stalpi metalici = **5 buc**

SOSEAUA MAGURII

Drumul are o lungime de $L=1136m$

- Platforma drumului 5.00m
- Parte carosabila 4,00 m;
- Acostament stanga-dreapta de 0,50 m.

A. Structura rutiera:

- fundatie din balast, de 20 cm
- fundatie din piatra sparta, de 12 cm
- Strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 25, de 6 cm
- Strat de uzura din BAPC 16, de 4 cm

- **Scurgerea apelor:**

- **Santuri betonate**

Protejarea platformei drumului de eroziunile cauzate de apele pluviale si de siroire, s-a prevazut prin santuri betonate, descarcarea lor facandu-se prin podete tubulare cu $D=1000mm$ catre vaile existente.

Pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale in conditii optime, se vor realiza santuri betonate stanga-dreapta, cu o lungime totala de $L = 1682m$, situate:

- Santuri betonate stanga, $L= 1136m$:
 - Km 0+000 – Km 1+136
- Santuri betonate dreapta, $L=546m$:
 - Km 0+010 – Km 0+160
 - Km 0+740 – Km 1+136

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 5-7 cm.

In zonele cu santuri betonate, acostamentele vor fi asfaltate, iar in zonele cu santuri de pamant sau fara santuri, acostamentele vor fi la nivel de piatra sparta si incadrate cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier.

- **Podete**

Pentru asigurarea scurgerii apelor transversale la drum (cu descarcare in vaile existente), se vor prevedea podete tubulare $\varnothing 1000$ mm. Se vor executa 2 podete $\varnothing 1000$ mm, $L=6.00m$. Podetele transversale vor fi prevazute cu :

- camere de cadere;
- timpane;
- Km 0+495
- Km 0+760

B. Amenajare drumuri laterale - 3 buc - $L=15m$ ($L_{total} = 3buc * 15m = 45m$) – Pc = 3.00m + 2 acostamente x 0.50m (la nivel de piatra sparta)

Structura rutiera drumuri laterale:

- fundatie din balast, de 20 cm
- fundatie din piatra sparta, de 12 cm
- Strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 25, 6 cm
- Strat de uzura din BAPC 16, de 4 cm

Sunt prevazute 3 podete la drumurile laterale, $\varnothing 400$ mm, $L=5.00m$:

- Km 0+240 – drum lateral stanga
- Km 0+390 – drum lateral dreapta
- Km 0+740 – drum lateral dreapta

C. Siguranta circulatiei: conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2008

- Marcaje rutiere longitudinale
- table indicatoare pe stalpi metalici = **6 buc**

Obiectul nr. 3 – Ulița MITU SARARU

Drumul are o lungime de $L=1649m$

- Platforma drumului 5.00m
- Parte carosabila 4,00 m;
- Acostament stanga-dreapta de 0,50 m.

A. Structura rutiera:

- fundatie din balast, de 20 cm
- fundatie din piatra sparta, de 12 cm
- Strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 25, de 6 cm
- Strat de uzura din BAPC 16, de 4 cm

B. Amenajare drumuri laterale - 3 buc - $L=15m$ ($L_{total} = 3buc * 15m = 45m$) – Pc = 3.00m + 2 acostamente x 0.50m (la nivel de piatra sparta)

Structura rutiera drumuri laterale:

- fundatie din balast, de 20 cm
- fundatie din piatra sparta, de 12 cm
- Strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 25, 6 cm
- Strat de uzura din BAPC 16, de 4 cm 3

Sunt prevazute 3 podete la drumurile laterale, Ø 400 mm, L=5.00m:

- Km 0+325 – drum lateral stanga
- Km 0+710 – drum lateral dreapta
- Km 0+730 – drum lateral stanga

a) **marimea proiectului:** conform prevederilor din Certificatul de Urbanism, situatia ocuparii definitive de teren este 21.500 mp

b) **cumularea cu alte proiecte** – nu este cazul

c) **utilizarea resurselor naturale** : balast, piatră spartă, beton, nisip sortat, piatră spartă sunt aduse în șantier de la stații de producție specializate.

d) **productia de deseuri:**

- beton – 17 01 01;
- asfalt -17 03 02
- pământ și pietre – 17 05 04;
- deșeuri municipale amestecate – 20 03 01

e) **emisii poluante inclusiv zgomotul si alte surse de disconfort**

- apa : ape fecaloide menajere in perioada de construire
eventuale scapari accidentale de produse petroliere
- sol - contaminarea solului prin infiltrarea de diverse scurgeri rezultate din scapari accidentale de produse petroliere
- aer - emisii de poluanti atmosferici rezultati ca urmare a functionarii vehiculelor folosite pentru transport si a utilajelor pentru lucrari de constructii (emisii de particule de la motoarele diesel, NOx, compusi organici volatili, monoxid de carbon,)
- zgomot si vibratii: Efecte posibile in faza de constructie sunt cele rezultate din echipamentele si utilajele utilizate
- asezari umane:
 - impact pozitiv, prin îmbunătățirea condițiilor de trai ale populației din zonă, precum și facilitarea accesului în zonă, prin corectarea sistemului rutier, așternerea covorului asfaltic, executarea acostamentelor și a sistemului de colectare și evacuare a apelor pluviale;
 - impact negativ, prin restricționarea circulației în zona lucrărilor și poluarea cauzată de creșterea traficului în perioada de execuție a lucrărilor.

f) **riscul de accident** : tinandu-se seama de substantele si tehnologiile utilizate, riscul de producere a accidentelor este redus

2. Localizarea proiectului

2.1. utilizarea existenta a terenului :drumuri satesti

- Reglementari PUG-zona pentru cai de comunicatii

2.2. relativa abundenta a resurselor naturale din zona, calitatea si capacitatea regenerativa a acestora – nu este cazul;

2.3. capacitatea de absorbtie a mediului, cu atentie deosebita pentru:

a) zonele umede – nu este cazul;

b) zonele costiere – nu este cazul;

c) zonele montane si cele împadurite – nu este cazul;

d) parcurile si rezervatiile naturale –nu este cazul ;

e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislatia în vigoare, cum sunt: zone de protectie a faunei piscicole, bazine piscicole naturale si bazine piscicole amenajate etc –nu este cazul

f) zonele de protectie speciala, mai ales cele desemnate prin Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, zonele prevazute prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national - Sectiunea a III-a – zone protejate, zonele de protectie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, si Hotarârea 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: **nu este cazul**

b) numarul persoanelor afectate – **nu este cazul ,**

c) natura transfrontiera a impactului – **nu este cazul;**

d) marimea si complexitatea impactului – magnitudinea impactului pe termen scurt este nesemnificativă, iar pe termen lung impactul este pozitiv.

e) probabilitatea impactului : mica

f) durata, frecventa si reversibilitatea impactului – În timpul execuției lucrărilor – 12 luni.

Condițiile de realizare a proiectului:

➤ Lucrarile se vor realiza conform documentatiei tehnice depuse la APM Valcea, care a stat la baza luarii deciziei etapei de incadrare ;

➤ 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 modificarii.

- evitarea executarii lucrarilor de excavare in conditii meteorologice extreme (ploaie, vant puternic)

- gestionarea corecta a deseurilor

- intretinerea corespunzatoare a echipamentelor si utilajelor pentru constructii si a vehiculelor de transport materiale de constructii;

- proceduri pentru stocarea si manipularea deseurilor

- in situatii accidentale de scurgeri de hidrocarburi se vor lua masuri de limitare a infiltrarii acestora in sol

- prevenirea formarii de praf prin stropirea cu apa in perioadele de vreme uscata

- autovehiculele si utilajele folosite pentru executarea lucrarilor, vor respecta conditiile impuse prin verificarile tehnice periodice in vederea reglementarii din punct de vedere al emisiilor gazoase in atmosfera.

- interzicerea activitatilor de constructii pe timpul noptii

- se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste, pentru a evita producerea de vibrații care să afecteze clădirile adiacente drumului, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.
- nivelul de zgomot produs nu va depăși valoarea maximă de 65 dB(A) la limita șantierului și 50 dB(A) la limita receptorilor protejați
- toate utilajele vor fi verificate tehnic conform normelor și reglementărilor în vigoare.
- o parte a deșeurilor rezultate din săpături vor fi selectate și folosite la taluze sau ca material de umplutura la alte construcții. Restul de deșeu, în special partea vegetală, va fi transportată definitiv de către antreprenor în depozite special amenajate.
- deșeurile rezultate în urma turnării betoanelor la rigole și a betonului asfaltic rezultat în urma asfaltării, vor fi colectate și si valorificate in statii de concasare

Gestionarea deșeurilor

Deșeurile rezultate vor fi colectate selectiv și eliminate sau valorificate prin societati autorizate. Se va tine evidenta gestiunii deșeurilor conform prevederilor HG nr. 856/2002 privind evidenta gestiunii deșeurilor .

Gestionarea tuturor categoriilor de deseuri se va realiza cu respectarea stricta a Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor.

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier va avea în vedere următoarele:

- amplasarea organizării de șantier în conformitate cu proiectul și avizele autorităților;
- asigurarea căilor de acces;
- delimitarea fizică a organizării de șantier;
- realizarea racordurilor de alimentare cu energie electrică, apă, gaze, canalizare, comunicații de voce și date;
- montarea panoului general de distribuție al organizării de șantier,
- asigurarea unui iluminat general, în aer liber și în clădiri, cu un nivel de iluminare conform cu normele aplicabile;
- dotarea cu mijloace PSI;
- prezentarea informațiilor privitoare la șantier prin:
- montarea panoului general de șantier (în conformitate cu cerințele legale)
- montarea unui panou ce indică lucrările specifice din șantierul de construcții și EIP necesar
- afișarea de instrucțiuni generale cu privire la “Disciplina în șantierul de construcții” (Regulament de ordine interioară)
- afișarea unui Plan de circulație în șantier și în proximitatea șantierului cu indicarea acceselor;
- afișarea unui Plan de acțiune în situații de urgență (incendiu, calamități naturale);
- afișarea Graficului de execuție a lucrărilor și actualizarea lor ori de câte ori este necesar.
- în zona organizării de șantier va fi amplasata o toaletă ecologică vidanjabilă.
- La finalizarea proiectului titularul de proiect are obligatia sa instiinteze GNM-CJ Valcea in vederea efectuarii unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor prezentei decizii. Procesul-verbal astfel întocmit se va anexa și va face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

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.

DIRECTOR EXECUTIV,

Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizatii,

**Intocmit,
Ing. Cirnu Mihaela**