



---

Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea

---

Nr. 12292 din 12.10.2017

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de C.N.A.I.R. – D.R.D.P. Craiova pentru proiectul „**Ranforsare sistem rutier DN 7CC, km 0+000-1+637, centura Calimanesti**”, înregistrată la A.P.M. Valcea cu nr. 10669/18.09.2017, cu completările ulterioare înregistrate sub nr. 12189/17.10.2017, 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, A.P.M. Valcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 19.10.2017 (p.v. nr. 12268), că proiectul „**Ranforsare sistem rutier DN7CC km 0+000-1+637 centura Calimanesti**”, propus a fi realizat în orasul Calimanesti, DN7, județul Vâlcea, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului și nu se supune evaluării adecvate** în cadrul procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului și de evaluare adecvata.

**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) din analiza listei de control pentru etapa de încadrare rezulta ca 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:

**1. Caracteristicile proiectului:**

**a) marimea proiectului, lucrări propuse prin proiect**

În plan, traseul drumului se menține în forma actuală (fără modificarea axului), de asemenea elementele geometrice ale curbilor sunt apropiate valoric de cele existente.

În profil longitudinal, drumul păstrează în general declivitățile existente, excepție făcând zonele de racordare ale sectorului de drum, respectiv la începutul și la sfârșitul acestuia, precum și la capetele podului, unde au fost necesare racordări în plan vertical.



Atat latimea partii carosabile care impreuna cu benzile de incadrare sunt cuprinse intre 7,80m - 8,00m, cat si latimea platformei de cca. 9,0 m se vor mentine.

Inainte de lucrarile de ranforsare propriu-zise se vor efectua urmatoarele lucrarile pregatitoare:

- colmatarea cu mastic bituminos a fisurilor si crapaturilor dalelor din beton precum si a rosturilor (longitudinal si transversale) necorespunzatoare dintre aceste dale;
- asternerea unui element antifisura tip geocompozit pe toata suprafata imbracamintei din beton de ciment pe care se executa ranforsarea, dupa amorsarea prealabila cu emulsie bituminoasa.

Ranforsarea sitemului rutier se va realiza prin aplicarea peste imbracamintea existenta din beton de ciment a unor straturi din mixturi asfaltice astfel:

- un strat de baza tip AB31,5 de 8 cm grosime;
- imbracaminte rutiera in doua straturi - strat de legatura tip BAD20 de 6cm grosime si strat de uzura tip BAR16 de 4 cm grosime.
- reprofilarea (corectia pantei transversale corespunzatoare imbracamintei din beton de ciment, la cea corespunzatoare imbracamintei din mixturi asfaltice) si preluarile de denivelari se vor realiza tot cu mixtura tip AB31,5.

Aceiasi straturi de ranforsare se vor aplica si pe acostamentul consolidat, adiacent santului pearsat de pe partea stanga.

Pe zonele de racordare verticala la inceputul si sfarsitul sectorului precum si la capetele podului a fost necesara adoptarea unui sistem rutier nou (pentru a asigura grosimile minime ale straturilor de ranforsare), inclusiv pe parcarea existenta de pe partea dreapta a drumului.

Dupa dimensionarea sistemului rutier nou, pe baza traficului recenzat pe DN 7CC pe acest sector au rezultat urmatoarele straturi rutiere:

- 4 cm BAR16 - strat de uzura
- 6 cm BAD20 - strat de legatura
- 8 cm AB31,5 - strat de baza
- 30 cm piatra sparta - strat superior de fundatie
- 30 cm balast - strat inferior de fundatie
- 7 cm strat de nisip - strat de forma,

Nivelul superior al stratului din piatra sparta va fi la acelasi nivel cu betonul de ciment existent, astfel incat straturile de ranforsare sa se astearna concomitent cu cele din sistemul rutier nou.

Pe podul existent se va asterna doar stratul de uzura din BAR16, dupa frezarea prealabila a imbracamintei existente pe aceeasi grosime.

La drumurile laterale si accesele la proprietati s-au prevazut pene de racordare din stratul de uzura.

Suprafata pe care se vor executa lucrarile de ranforsare este de 13.933 mp. Acostamentele se vor completa cu piatra sparta.

#### **Justificarea necesității proiectului**

Deoarece DN 7CC reprezinta centura ocolitoare a orasului Calimanesti si avandu-se in vedere ca pe acest drum tranziteaza in special autovehicule de tip greu, ranforsarea sitemului rutier aduce un plus de siguranta pentru circulatia rutiera de pe acest sector de drum, precum si o modernizare necesara pentru buna desfasurare a circulatiei

Totodata, defectiunile intalnite pe sectorul studiat sunt tipice unui sistem rutier rigid: fisuri si crapaturi transversale, faiantari, rosturile dintre dale necorespunzatoare (necolmatate), starea de degradare a suprafetei de rulare, dupa observatiile vizuale, fiind mediocra, fapt pentru care se propune ranforsarea sistemului rutier existent.

**Organizarea de șantier** Locatia organizarii de santier se va asigura in incinta Districtului de Drumuri Nationale Calimanesti, fara a afecta proprietatile vecine si retele edilitare existente.

Organizarea de santier se va incadra in normele specifice acestei categorii de proiecte si va avea in vedere:

- amenajarea unui spatiu pentru depozitarea materialelor de constructii;
- prezentarea informatiilor privitoare la santier prin panoul general de santier.
- semnalizarea punctelor de lucru precum si asigurarea sigurantei circulatiei pe timpul executiei lucrarilor;



Lucrările se vor realiza în etape, astfel încât impactul generat să aibă o amploare cât mai mică. Ocuparea terenului va fi temporară, pe durata execuției podului.

La terminarea lucrărilor se va reface cadrul natural, cu reconstrucția ecologică a tuturor amplasamentelor afectate de proiect și anume: zona de lucru a investiției, zona organizării de șantier, drumurile de acces, etc.

Natura impactului negativ a lucrărilor de organizare de șantier este direct, secundar, pe termen scurt și temporar.

**b) cumularea cu alte proiecte** – nu se cumulează cu alte proiecte

**c) utilizarea resurselor naturale:**

-materiale naturale: agregate de rău;

-materiale de sinteză: betoane, mixturi asfaltice, elemente metalice, etc.

**d) deseuri:**

• cod 20 03 01 - deșeuri municipale amestecate

• cod 17 04 05 - fier

• cod 17 03 02 - asfalturi

• cod 17 01 01 - beton

Deseurile generate în perioada de execuție cât și de întreținere vor fi gestionate conform H.G. nr.856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile și Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor.

După finalizarea proiectului sursele directe de poluare sunt eliminate.

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

**aer:** gaze esapate de la utilajele și mijloacele de transport, vapori de compuși organici și aerosolii asociați care rezultă în timpul descărcării autovehiculelor cu amestec asfaltic, pulberi sedimentabile provenite din manevrarea materialelor de construcție.

Din activitatea de exploatare poate rezulta poluare atmosferică, în special sub forma de praf și emisii provenite de la vehicule și alte echipamente.

Nivelul estimat al emisiilor în această fază nu produce un impact semnificativ al factorului de mediu aer, încadrându-se în normativele legislative în vigoare.

**apa:** Traseul drumului proiectat se suprapune în totalitate pe cel existent, inclusiv amenajările pentru scurgerea apelor de suprafață (șanțuri longitudinale și podețe transversale).

Proiectul de modernizare a drumului se realizează fără a se intercepta pânza freatică.

O sursă de alterare a calității apei pe perioada execuției lucrărilor o constituie scurgerile accidentale de uleiuri, carburanți, provenite de la utilajele care funcționează în perimetrele în care se acționează pentru realizarea lucrărilor.

În perioada de exploatare poluarea apei poate rezulta din scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianți și alte substanțe chimice utilizate în procesele de exploatare și întreținere.

**sol și subsol:** în faza de execuție sursele de poluare pentru sol sunt pierderile accidentale de produse petroliere de către utilaje sau manipularea defectuoasă a acestora precum și depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a diverselor materiale de construcție provenite din activitățile de construcție desfășurate în amplasament;

În perioada de exploatare, impactul negativ asupra solului/subsolului va fi nesemnificativ.

**zgomot și vibrații:**

Sursele de zgomot în faza de proiect sunt cele reprezentate de utilajele grele în funcțiune, transportul cu autocamioane și manevrarea materialelor de construcție.

Pe perioada de exploatare, poluarea fonică reprezintă un factor mai puțin important deoarece traficul cu mașini grele este mic.

**g) riscul de accidente, ținându-se seama în special de substanțele și tehnologiile utilizate:** proiectul nu presupune folosirea de produse toxice și periculoase.

## 2. Localizarea proiectelor

**2.1. utilizarea existentă a terenului** – Conform înscrisului din Certificatul de Urbanism nr. 264 din 05.09.2017 emis de Primăria Oraș Calimanești, terenul în suprafața de 13933 mp, care urmează



sa fie ocupat de investitia proiectata se afla in intravilanul orasului Calimanesti si apartine domeniului public. Conform PUG terenul este reglementat ca zona drumurilor, actual drum national.

DN 7CC (Centura Calimanesti) isi are originea la intersectia cu DN 7 (E81) km 191+100, in localitatea Calimanesti si finalul la intersectia tot cu DN 7 (E81) km 197+780, dupa iesirea din statiunea balneo Caciulata, avand o lungime de 7,734 km.

Sectorul de drum pe care se propune ranforsarea, respectiv km 0+000 – 1+637, are la inceput doua ramuri de racordare la DN 7, una pentru intrarea in DN 7CC, respectiv de iesire de pe acesta, ramuri separate printr-o insula denivelata de forma triunghiulara, incadrata cu borduri.

**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: aria geografica si numarul persoanelor afectate – proiectul ocupa o suprafata de cca. 13933 mp; poate exista un disconfort creat de mijloacele de transport si utilajele care lucreaza sau tranziteaza zonele locuite, materializat prin zgomot si praf, dar de mica anvergura si limitat in timp. Finalizarea investitiei conduce la un impact pozitiv pe termen lung prin fluenta traficului și siguranța circulației.

b) natura transfrontiera a impactului – nu este cazul;

c) marimea si complexitatea impactului – impactul asupra mediului se estimeaza a fi de mica amploare în perioada de constructie, in conditiile operarii utilajelor la parametrii optimi si avand in vedere numărul redus de surse de emisii (utilaje și mijloace de transport) cat si funcționarea discontinuă a acestora.

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) si ireversibil. Pe termen lung, impactul generat la finalizarea investitiei va fi pozitiv, fiind atinse obiectivele specifice.

**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:**

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



Titularul si constructorul vor urmări realizarea tuturor solutiilor tehnico-constructive si celelalte prevederi cuprinse in proiectul de executie avizat si aprobat, cu respectarea prevederilor PUG avizat/aprobat in vigoare, a conditiilor impuse prin prezenta decizie si a avizelor eliberate de celelalte autoritati competente;

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 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;

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

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

Se va avea in vedere colectarea selectivă a deeurilor rezultate în urma execuției lucrărilor si evacuarea în funcție de natura lor pentru depozitare sau valorificare de către operatori autorizati;

Vor fi luate masuri de prevenire a degradarii zonelor invecinate amplasamentului si a vegetatiei existente prin stationarea utilajelor, efectuarea de reparatii ale acestora, depozitarea de materiale etc.

Se va asigura scurgerea apelor meteorice, in perioada organizarii de santier, in care pot exista diverse substante poluante de la eventuale pierderi de produse petroliere, pentru a evita formarea de balti, care in timp se pot infiltra in subteran, poluand solul si stratul freatic;

Se interzice evacuarea de ape uzate neepurate in apele de suprafata sau subterane.

Alimentarea utilajelor cu carburanți si efectuarea lucrarilor de reparatii se va face numai în locuri special amenajate.

Respectarea orarului de lucru specificat in organizarea de santier, astfel incat disconfortul generat de poluarea fonica sa fie limitat la aceasta perioada;

Se va evita stationarea sau functionarea in gol a utilajelor in apropierea locuintelor;

Impunerea prin caietele de sarcini a obligativitatii antreprenorului de a utiliza echipamente si mijloace de transport moderne, cu emisii reduse de poluanti.

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; traseele vor fi stropite periodic.

Pentru reducerea disconfortului sonor datorat functionarii utilajelor, se recomanda ca programul de lucru sa nu se desfasoare in timpul noptii.

Pentru reducerea nivelului de zgomot este necesara limitarea vitezei de trafic a utilajelor si mijloacelor de transport in apropierea zonelor locuite;

Se va asigura accesul populatiei la proprietatile si unitatile pe care acestia le deservesc din zona frontului de lucru.

Prin soluția constructivă proiectată se va asigura accesul autospecialelor pentru intervențiile de urgență.

Se va impune un program de monitorizare a executiei lucrarilor din punct de vedere al protectiei mediului.

Proiectul (atat in faza de executie cat si in faza de exploatare) se va realiza in conformitate cu prevederile urmatoarelor acte normative, care sunt in concordanta cu Directivele Uniunii Europene:

O.U.G. nr.195/2005 privind protectia mediului, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr.265/2006, O.U.G. nr.114/2007, O.U.G. nr. 164/2008 si Legea nr. 226/2013; O.M. nr. 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu modificarile ulterioare; H.G. nr. 856/2002 privind evidenta gestiunii deeurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deeurile, inclusiv deeurile periculoase; Legea nr. 211/2011 privind regimul deeurilor; H.G. nr. 1403/2007 privind refacerea zonelor în care solul, subsolul și ecosistemele terestre au fost afectate;



HG nr.188/2002, modificat si completat prin HG nr. 352/2005, privind evacuarea apelor uzate în rețelele de canalizare și direct în stațiile de epurare;

Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator; Ordinul MAPPM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare;

O.M. 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; STAS 10009/1988 privind acustica urbană – limite admisibile ale nivelului de zgomot,

Respectarea legislației privind protecția muncii, conform: Legii nr. 319/2006, H.G. nr. 1425/2006, modificată și completată de H.G. nr. 955/2010, H.G. nr. 300/2006, H.G. nr. 1146/2006, H.G. nr. 971/2006, H.G. nr. 1091/2006, H.G. nr. 1048/2006, H.G. nr. 493/2006, H.G. nr. 1028/2006, H.G. nr. 1092/2006, H.G. nr. 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 prezentului act. Procesul-verbal întocmit se va anexa și va face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.**

**Nerespectarea prevederilor prezentului acord de mediu se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.**

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.

