



Nr. 14952 din 21/12 2017

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr.DRAFT..... din.....2017

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA ROESTI**, cu sediul în comuna Roesti, satul roesti, judetul Vâlcea, înregistrată la APM Valcea cu nr. 13790/23.11.2017, 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 21.12.2017, că proiectul **”Asfaltare și modernizare drum comunal DC 112 și construire un pod în comuna Roesti, judetul Valcea”** propus a fi amplasat în comuna Roesti, satul Cueni, 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:
Situația existentă



În prezent drumul este asfaltat sumar de la desprinderea din DJ643B până la km 1+850. Se continuă peste Dealul Oltencei, drum din pământ, nepietruit până la DC 112 Pesceana-limita cu localitatea Roesti la paraul Olteanca. Peste pr. Valea Olteanca se va construi un pod nou (km 3+250).

Descrierea proiectului :

Lucrarile proiectate se vor încadra în traseul existent al drumului.

Viteza de proiectare recomandată este de 25km/h.

Lungimea drumului

Nr.crt.	Denumire drum	Lungime propusa pentru modernizare [m]
1	Drum comunal DC112	2995

Sistemul rutier:

Se va adopta următorul sistem rutier:

Pe sectorul de drum asfaltat, km 0+000-km 1+770 :

- frezare strat asfalt;
- desfacere structura rutieră existentă;
- strat de forma din balast, cu grosimea de 10 cm,
- strat de fundație din balast, cu grosimea de 35 cm,
- strat de baza din piatră spartă, cu grosimea de 15 cm,
- mixtura asfaltică BADPC 20, în grosime de 5 cm,
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16 (BAR16 pe sectoarele cu declivități >7%),
- Pe sectorul de drum de pământ, km 1+770-km 2+995 :
 - strat de forma din balast, cu grosimea de 10 cm,
 - strat de fundație din balast, cu grosimea de 35 cm,
 - strat de baza din piatră spartă, cu grosimea de 15 cm,
 - mixtura asfaltică BADPC 20, în grosime de 5 cm
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16 (BAR16 pe sectoarele cu declivități >7%),

Scurgerea apelor

Pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții optime se vor realiza santuri pereate cu H=30cm, pe o parte sau pe ambele părți ale drumului, unde este cazul.

Lungimea totală a santurilor este L=3.900 m.

În zona de intravilan a satului Cuieni, km 0+000-km 1+500, se va executa rigola carosabilă integral pe partea stângă, iar pe partea dreaptă a drumului se va executa în zona acceselor la proprietăți și a drumurilor laterale.

Lungimea totală a rigolei carosabile este L=1.960,00m.

Podete

Pentru asigurarea scurgerii apelor transversal (cu descărcare în văile existente), se vor prevedea 4 podete tubulare Ø 1000 mm, L=7,00m.

Se vor amenaja și decolmata 3 podete existente.

La km 0+340 se va înlocui podetul tubular existent cu un podet dalat tip D3.

Pentru asigurarea continuității santului în dreptul drumului lateral de la km 2+660 se va prevedea 1 podete tubular Ø 500 mm, L=6,00m.

Drumuri laterale

Se vor amenaja un număr de 7 drumuri laterale (3 doar strat de uzură BA16) și 4 cu următorul sistem rutier:

- strat de fundație din balast, cu grosimea de 35 cm
- strat de baza din piatră spartă, cu grosimea de 15 cm,
- mixtura asfaltică BADPC 20, în grosime de 5 cm,
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16,

Acostamentele drumurilor laterale se vor consolida cu 10 cm piatră spartă.

Platforme de întâlnire

Pentru asigurarea depășirilor și circulația rutieră în ambele sensuri, au fost prevăzute

platforma de întâlnire de 40 m lungime, 2,00 m lățime, pentru asigurarea condițiilor de vizibilitate, având o suprafață $S = 60,00$ mp.

Zid de sprijin

În vederea asigurării lățimii platformei drumului comunal DC112 se vor executa ziduri de sprijin, cu $H_e = 4,00$ m, lungimea totală 550,00 m.

Dren

Pentru preluarea și îndepărtarea apelor care se infiltrază în teren, pe partea stângă a drumului în zona km 2+300, se va executa dren fund de sant pe $L = 200$ m, cu adâncimea de 2,50 m și lățimea de 1,20 m. Drenul este prevăzut cu două tuburi riflate de dren cu $D = 110$ mm. Conturul drenului este prevăzut cu un filtru geotextil pentru prevenirea contaminării materialului granular din dren. Descărcarea drenului se va realiza în camera de captare a podetului proiectat de la km 2+075.

Siguranta rutiera

Se va monta parapet direțional de tip H2 din elemente metalice pe o lungime de 550,00 m.

Semnalizare rutiera și siguranta circulației

La terminarea lucrărilor, în vederea asigurării siguranței și reglementării circulației rutiere se vor face lucrări de marcaje rutiere și se vor monta 24 buc indicatoare de circulație rutiera.

Drumul va avea următorul profil transversal tip :

- platforma drumului = 5,00 m;
- parte carosabilă = 4,00 m;
- acostamente asfaltate $2 \times 0,50$ m

- Pod (podet D5)

Podet peste paraul Olteanca cu următoarele caracteristici.

- lățime 5,90 m;
- lungime 9,70 m;

Infrastructura podetului – constă din elemente prefabricate tip L0, așezate pe fundații din beton simplu.

Suprastructura podetului – alcătuită dintr-o rețea de 12 (10+2) dale prefabricate D5,

- $L = 5,90$ m;
- $l = 79$ cm;
- $h = 0,40$ m;

Siguranta circulației pe podet: se va monta parapet metalic nivel de protecție H2.

Lucrari in albie

Pentru asigurarea scurgerii debitului în condiții de siguranță în secțiunea podetului, s-au prevăzut lucrări de stabilizare a talvegului și lucrări de aparari de maluri atât în amonte cât și în aval de pod, pe ambele maluri, astfel:

- în amonte și în aval pe ambele maluri s-au prevăzut pe o lungime de 30,00 m aparari de maluri cu gabioane din plasa de sarma umplute cu bolovani de rau, tip: $G_1 = 1 \times 1 \times 4$; $G_{1,5} = 1,5 \times 1 \times 4$; și $S = 4 \times 0,5 \times 4$
- lungimea protecției malurilor este de 30,00 m și se va face în amonte și în aval de pod pe ambele maluri. Înălțimea gabioanelor este de 2 m.

a) marimea proiectului: $S = 16400$ mp, conform prevederilor din Certificatul de Urbanism

b) cumularea cu alte proiecte – Drum comuna DC112 amplasat în intravilanul satului Cuieni din comuna Roesti face legătura/se continuă cu drumul comunal DC 112 din comuna Pesceana care este în curs de asfaltare și modernizare în cadrul proiectului „Asfaltare și modernizare drum comunal DC 112 și construire 2 poduri în comuna Pesceana județul Valcea”.

c) utilizarea resurselor naturale :

- nisip - santuri pereate;
- balast – platforma drumului, podete tubulare, dren;
- piatră brută - gabioane, dren zid de sprijin;
- piatra sparta – platforma drumului;
- lemn – cofraje , sprijiniri.

d) productia de deseuri:

- cod 20 03 01 - deșeuri municipale amestecate
- cod 17 04 05 - deșeuri de fier
- cod 17 02 01 - deșeuri din lemn
- cod 17 01 01 - deșeuri de beton
- cod 17 05 04 - deseuri de pământ și pietre
- cod 17 03 02 - asfalturi

e) emisii poluante inclusiv zgomotul si alte surse de disconfort

➤ apa : ape fecaloid menajere aferente santierului si organizarii de santier
scapari accidentale de combustibil in cazul construirii podului (podetului) peste pr.
Valea Olteanca.

- sol - Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice in perioada de construire pot fi reprezentate de eventuale scapari de produse petroliere de la utilajele de lucru(excavator),sau de la mijloacele de transport materiale de constructie
- aer - Sursele de poluanți pentru aer in faza de cosnstruire sunt reprezentate de:
 - sapaturi, traficul generat de transportul materialelor de constructii si descarcarea materialelor de constructii- pulberi
 - emisii din activitatea de construire –pulberi
 - emisii din manevrarea materialelor si transportul acestora-praf, emisii de pulberi de la motoarele diesel, NOX, monoxid de carbon ,COV-uri
- zgomot si vibratii sunt reprezentate de : circulatia vehiculelor motorizate si activitatea utilajelor de constructie
- 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 :neproductiv, zona pentru circulatia rutiera si pietonala

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**, impactul este secundar (nesemnificativ), temporar doar pe durata de executie. Pe perioada de functionare impactul este pozitiv, reprezentand un mod de deplasare mai rapid, mai sigur si economic.

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

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

d) marimea si complexitatea impactului –nu este cazul.

e) probabilitatea impactului : redusa

f) durata, frecventa si reversibilitatea impactului –redusa

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)
 - se vor folosi utilaje de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare a emisiilor de poluanti in atmosfera;
 - se vor alege trasee optime din punct de vedere al protectiei mediului, pentru vehiculele care transporta materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine; transportul acestor materiale se va face pe cat posibil cu vehicule cu prelate
 - depozitarea temporara a pamantului excavat este recomandat a se face pe suprafete cat mai reduse;
 - in santier si in organizarea de santier vor fi amplasate toaleta ecologice vidanjabile, a caror mentenanta se va realiza de firme specializate, pe baza de contract;
 - depozitarea deșeurilor municipale se va face in pubele tipizate, amplasate in locuri accesibile, de unde vor fi preluate periodic de catre serviciile de salubritate din zona.
 - scurgerile accidentale de uleiuri si carburanti vor fi localizate prin imprastierea unui strat de produs absorbant, dupa care vor fi eliminate prin depozitarea in container special amenajat, si vor fi eliminate de pe amplasament, prin firma specializata;
 - pentru suprafetele de pamant contaminate accidental in timpul executiei, se propune excavarea volumului de pamant si depunerea in gropile de imprumut intr-o dilutie care sa permita derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturala.
 - la finalizarea lucrarilor, amplasamentul va fi eliberat de eventualele excedente de materiale din excavare (pamant, pietris). Acestea vor fi folosite pe plan local.
 - Amenajarea spatiilor speciale pentru colectarea si stocarea temporara a altor categorii de deseuri (deseuri menajere, ape uzate menajere);
 - Eliminarea controlata a deșeurilor specifice.
 - După terminarea lucrărilor, suprafața de teren rămasă liberă se va reda în circuitul inițial.
 - Este interzisă efectuarea lucrărilor de reparații ale utilajelor în perimetrul șantierului.
 - Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în
 - ateliere specializate (service), pentru a se evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri accidentale de combustibili și uleiuri de la acestea iar alimentarea acestora cu combustibil numai in statii de distributie

- reducerea vitezei de deplasare si mentinerea starii tehnice corespunzatoare a mijloacelor de transport
- pentru traficul de şantier se vor alege trasee care să evite pe cât posibil zonele dens populate;
- se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite.
- Deșeurile municipale - vor fi depozitate în pubele amplasate atât în incinta organizării de şantier cât și pe şantier, de unde vor fi ridicate de către constructor sau existând posibilitatea, să fie ridicate periodic de societatea de salubritate pe baza de contract
 - o Reducerea la minimum a cantităților de deșuri rezultate din activitățile existente ;
- Colectarea selectivă a deșeurilor în vederea valorificării sau eliminării acestora ;
- Luarea măsurilor necesare astfel încât eliminarea deșeurilor să se facă în condițiile de respectare a reglementărilor privind protecția populației și a mediului ;
- Luarea de măsuri pentru împiedicarea abandonării, înlăturării sau eliminării necontrolate a deșeurilor, precum și orice alte operațiuni neautorizate, efectuate cu acestea ;
- respectarea cu strictețe a limitelor și suprafețelor destinate organizării de şantier;
- respectarea rutelor alese pentru transportul materialelor de construcție în zona de acces a şantierului;
- curățenia pe şantier și în zonele adiacente şantierului;
- respectarea normelor de securitate, respectiv a normelor de securitate a muncii;
- respectarea măsurilor de reducere a poluării;
- refacerea la sfârșitul lucrărilor a zonelor afectate de lucrările de organizare a şantierului;
- nivelul de zgomot produs nu va depăși valoarea maximă de 65 dB(A) la limita şantierului și 50 dB(A) la limita receptorilor protejați
- toate utilajele vor fi verificate tehnic conform normelor și reglementărilor în vigoare.
- deșeurile rezultate în urma turnării betoanelor la rigole și a betonului asfaltic rezultat în urma asfaltării, vor fi colectate și si valorificate în stații de concasare

Gestionarea deșeurilor

Deșeurile rezultate vor fi colectate selectiv și eliminate sau valorificate prin societăți autorizate.

Se va ține evidența gestiunii deșeurilor conform prevederilor HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor .

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

Organizarea de şantier se va face pe un teren cu S= 500 mp, aparținând domeniului public, pus la dispoziția constructorului de către Primăria comunei Roesti, amplasamentul permitând racordarea la utilitățile zonei (alimentare cu apă, energie electrică).

- Se va amenaja o platformă balastată, împrejmuită, pentru garare utilaje.
- Materialele se transporta din bazele de aprovizionare în şantier doar în momentul în care se vor pune în operă, nefiind necesară depozitarea acestora în zona punctului de lucru.
- Utilajele folosite în execuție nu vor fi staționate după program în punctul de lucru, ci în organizarea de şantier existentă a constructorului.
- În zona de execuție a lucrărilor și în organizarea de şantier va fi amplasată câte o toaletă ecologică vidanjabila a căror mentenanță se va realiza de către o firmă specializată pe baza de contract..
- amplasare panou informativ la intrarea în şantier.
- semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor.

Localizarea organizării de şantier

- Comuna Roesti – punctul de lucru, DC 112, pod parau Olteanca
- Comuna Roesti – organizare de şantier – comuna Roesti.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de şantier

Impactul asupra mediului este nesemnificativ.

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de şantier

În perioada de construcție, evacuările fecaloid menajere aferente punctului de lucru și a organizării de santier reprezintă principala sursă de generare a apelor uzate, motiv pentru care se va instala câte o toaletă ecologică vidanjabila, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract.

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu-Nu este cazul.

- La finalizarea proiectului titularul de proiect are obligația să instiinteze GNM-CJ Valcea în vederea efectuării 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**