



Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea

Nr. 11840 din 26.08.2019

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
Nr. PROIECT din 26.08.2019

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate **UAT BUDEȘTI**, cu sediul în comuna Budești, sat Bercioiu, județul Vâlcea, înregistrată la APM Valcea cu nr. 9028/24.06.2019, în baza:

1. Directivei **2014/52/UE** a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului
2. OUG nr. **195/2005** privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
3. Legii nr. **292/2018** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului
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. Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr. **2387/2011** pentru modificarea OM nr. **1964/2007** privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
6. 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
7. Legea apelor nr. **107/1996**, art. 48 și 54 cu modificările și completările ulterioare

Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea în calitate de autoritate competentă pentru derularea etapei de încadrare decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 23.08.2019, și a consultării publicului interesat că proiectul: **“MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA BUDEȘTI, SAT BARZA, JUDEȚUL VÂLCEA”**, propus a fi amplasat în comuna Budești, sat Barza, Garofiței, Crinilor, Legumicultorilor, Albastrelor, județul Vâlcea nu se supune evaluării impactului asupra mediului, cu continuarea procedurii privind emiterea aprobării de dezvoltare a proiectului.

Justificarea prezentei decizii:

- a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private cu modificările și completările ulterioare:
 - ✓ anexa nr. 2 - lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului, punctul: **10.b) – proiecte de dezvoltare urbană, inclusiv construcția centrelor comerciale și a parcarilor auto publice;**



- proiectul propus **nu intra** sub incidenta art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare,
- proiectul propus **nu intra** sub incidenta art. 48 si art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificari si completarile ulterioare.
- b) autoritatile prevazute in Comisia de Analiza Tehnica au prezentat in scris puncte de vedere cu privire la solicitarea privind aprobarea de dezvoltare, conform competentelor proprii, a faptului ca informatiile prezentate de titularul proiectului in cadrul evaluarii impactului asupra mediului respecta legislatia specifica;
- d) luand in considerare punctele de vedere ale membrilor CAT si în conformitate cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului.

Justificarea deciziei etapei de incadrare in raport cu criteriile din anexa 3 a Legii nr. 292/2018

1.Caractesiticile proiectului

a)Dimensiunea si conceptia intregului proiect

Rezumatul proiectului

Traseul in plan

In plan solutia proiectata a fost impusa de limitele de proprietate adiacente amprizei drumurilor existente.

Proiectarea traseului in plan s-a facut cu respectarea **STAS 863/1985**, solutia proiectata a fost corelata cu geometria drumului comunal existent, in a carui imediata vecinatate se desfasoara si adaptarea dispozitivelor de scurgere a apelor astfel incat sa se asigure functionalitatea optima a acestora.

Aliniamentele axului drumului se racordeaza intre ele prin curbe în arc de cerc.

Profilul longitudinal

Proiectarea traseului in profil longitudinal s-a facut cu respectarea **STAS 863/1985**

Profilul longitudinal a fost studiat tinind cont de structura sistemului rutier proiectat si de cotele obligate la intersectiile cu celalte drumuri.

Profilul transversal

Profilul transversal al lucrarilor proiectate a fost stabilit in functie de:

- Natura terenului de fundare;
- Amplasamentul lucrarilor proiectate;
- Necesitatile si functionalitatea lucrarilor;

Strazile au fost proiectat cu:

- o banda de circulatie (profil Transversal Tip)
 - platforma drum 2.75 m
 - parte carosabila 2.75 m
 - rigola de acostament (dreapta + stanga) 0.50 – 0.60 m.

Dispozitive de scurgere a apelor

Pe strazile studiate in proiect nu este realizata scurgerea apelor, apa baltind pe carosabil unde s-au format gropi si fagase.

Pe cele trei strazi nu exista un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale eficient, nu exista nici un drenaj corespunzator al apelor de pe carosabil, acestea facandu-le



impracticabile in special in perioadele ploioase, in timpul iernii si in perioadele de topire a zapezii.

Lucrari de aparare consolidare

Pe strazile studiate in proiect nu exista lucrari de aparare consolidare.

Semnalizare rutieră

Strazile studiate nu dispun in prezent de semnalizare rutiera verticala (indicatoare de circulatie) sau orizontala (marcaje rutiere).

Situatia proiectata

Proiectul s-a intocmit in baza studiului geotehnic, a expertizei tehnice si a studiilor de teren care au cuprins studii topografice ce s-au materializat in planuri de situatii cotate si desenate la scara 1:500.

Sistemul rutier

Sistemul rutier este suplu (cu imbracaminte asfaltica) si este diferentiat in functie de grosimea impietruirii existente, dupa cum urmeaza:

Profil transversal tip

Sistemul rutier pentru Profil Transversal Tip este suplu (cu imbracaminte asfaltica) alcatuit dupa cum urmeaza:

- Scarificare si reprofilare strat inferior de fundatie (impietruire existenta plus material nou adaugat) **min. 30 cm** conform STAS 6400 si SR EN 13242;
- **15 cm** strat superior de fundatie conform STAS 6400 si SR EN 13242;
- **6 cm** strat de legătură BA 22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (**BADPC 22.4 conform AND605-2016**)
- **4 cm** strat de uzura BA 16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (**BAPC16 conform AND605-2016**)

Stratul inferior de fundatie

Are rolul de a transmite pamantului de fundare solicitarile datorate traficului; acest strat repartizeaza presiunile pe suportul structurii rutiere, astfel incat sa mentina starea de solicitare, la acest nivel, in limite admisibile.

Impietruirea existenta va fi scarificata pe adancimea de 10 cm, reprofilata si compactata (grad minim compactare 98%)

Strat inferior de fundatie se va realiza din impietruirea existenta cu adaos de balast, conform STAS 6400 si SR EN 13242, si consta din:

- scarificare si reprofilare cu adaos de material balast - in grosime medie de 10 cm
- compactare (grad minim compactare 98%)

Grosimea stratului de fundatie (impietruire existenta+material nou adaugat), va fi de **min. 30 cm** in toate punctele de masurare.

Acest strat indeplineste urmatoarele functii: izolant, anticapilar, drenant si antigeliv.

Stratul de baza din piatra sparta

Acest strat confera structurii rutiere rezistenta mecanica necesara preluarii solicitarilor datorate traficului. Impreuna cu stratul inferior de fundatie din balast, repartizeaza presiunile



pe suportul structurii rutiere, astfel incat sa mentina starea de solicitare, la acest nivel, in limite admisibile.

Lucrarile constau din :

- achizitionarea materialelor
- transport
- punerea in opera :
 - piatra sparta se aterne pe fundatie, intr-un strat uniform si se cilindreaza la uscat, pana la fixare, cu ajutorul compactoarelor cu rulouri netede usoare (6 ... 8 t) si apoi cu compactoare cu rulouri netede mijlocii (10 ... 14 t);
 - se aterne splitul de impanare sort (16-25), se stropeste succesiv cu apa si se continua cilindrarea pana la inlestarare, cu ajutorul compactoarelor cu rulouri netede mijlocii sau grele (peste 14 t);
 - se face umplerea golurilor ramase, cu savura sau nisip, asternute uniform in doua reprize, stropite cu apa si cilindrare concomitent, pana la fixarea definitiva;
 - dupa fixarea definitiva, se aterne un strat de nisip grauntos sau savura, in grosime de cca. 1 cm, pentru protectie;

Grosimea stratului de piatra sparta, rezultata in urma calculului de dimensionare, este de **15 cm**.

Amorsarea cu emulsie cationica cu rupere rapida

Amorsarea cu emulsie cationica cu rupere rapida se aplica inainte de asternerea tuturor straturilor de mixturi bituminoase.

Lucrarile constau din :

- aprovizionarea cu materiale si prepararea emulsiei sau aprovizionarea directa de la un subcontractor acceptat;
- transportul materialelor de la statia de preparare;
- punerea in opera include :
 - curatarea, spalarea si uscarea stratului suport
 - asternerea peliculei de amorsare
 - asteptarea timpului necesar pentru ruperea emulsiei, inclusiv protejarea prin nepermiterea circulatiei

Stratul de legatura din beton asfaltic deschis (BADPC 22.4)

Acest strat, impreuna cu stratul de uzura formeaza imbracamintea rutiera si are rolul de a incetini transmiterea la suprafata a deformatiilor din stratul de baza.

Grosimea stratului de legatura, rezultata in urma calculului de dimensionare, este de **6 cm**.

Lucrarile constau din :

- aprovizionarea de materiale (agregate, filer, bitum, motorina, etc.)
- prepararea betonului asfaltic in statii fixe, prevazute cu dispozitiv de predozare, uscare, resortare si dozare gravimetrica a agregatelor naturale, dozare gravimetrica a bitumului si filerului, precum si dispozitiv de malaxare fortata a agregatelor cu bitumul, cu respectarea temperaturilor tehnologice;
- transportul pentru aprovizionare si livrare la punctul de lucru
- punerea in opera :
 - curatarea si uscarea suprafetei existente
 - evacuarea materialelor rezultate



- asternerea betonului asfaltic – se efectueaza mecanizat, cu repartizoare finisoare, iar compactarea se face cu compactoare cu rulouri netede, cu respectarea temperaturilor tehnologice.
- verificarea grosimii si compactarii stratului
- verificarea suprafetei si corectarea cotelor dupa cotele finale, grosime, tolerante;

Stratul de uzura din beton asfaltic (BAPC 16)

Constituie stratul superior al structurii rutiere si care preia direct solicitarile conjugate ale traficului si ale agentilor atmosferici.

Grosimea stratului de uzura, rezultata in urma calculului de dimensionare, este de **4 cm**.

Lucrarile coincid cu cele de la stratul de legatura.

Dispozitive pentru scurgerea apelor

Rigole carosabile tip podet

Pentru asigurarea continuitatii sistemului de colectare si evacuare a apelor meteorice in zonele de racord cu drumurile laterale intersectate, se vor realiza rigole carosabile tip podet, acoperite cu placute carosabile, conform STAS 10 796/2-79, pct. 2.1.6, fig. 8b.

Rigole de acostament cu sectiune pavata

Pe cele patru strazi, pe *partea dreapta cat si pe partea stanga*, a fost prevazuta rigola de acostament la marginea partii carosabile, cu sectiunea pavata conform STAS 10 796/2-79, pct. 2.1.7, fig. 9 si 10, , si include:

- Săpătură;
- Strat drenant din nisip in grosime de **5 cm** dupa pilonare;
- Pereu din beton de ciment C 30/37 de **20 cm** grosime, turnat cu rosturi transversale de 2.5 cm grosime, amplasate la 100 cm si matate cu mortar de ciment M 100Z pe 4 cm si nisip pe 16 cm;
- Transportul betonului si mortarului la locul de punere in opera;
- Transportul apei;

Lucrari accesorii

Pentru siguranța circulației și exploatarea rațională a drumului s-au prevăzut:

Indicatoare de circulatie

Indicatoare pentru orientarea și reglementarea circulației: de avertizare pentru locurile periculoase, de interzicere, de sens obligatoriu, de orientare și diverse.

Indicatoarele rutiere se vor confectiona si monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 si SR 1848/3-2011.

Marcaje rutiere longitudinale

Se vor realiza marcaje rutiere longitudinale, simple, cu intreruperi sau continue, executate mecanizat cu vopsea de amail, fara microbule de sticla, cu latimea de 15 cm, conform SR 1848-7/2015, pentru:

- Delimitarea partii carosabile;
- Delimitarea axului drumului.



Descrierea fluxului tehnologic: - nu este cazul.

Capacitati de productie: - nu este cazul.

Produse si subproduse obtinute: - nu este cazul.

Regimul juridic: - INTRAVILANUL COMUNEI BUDESTI.

b) cumularea cu alte proiecte existente si /sau planificate:

- activitatea care urmeaza sa se desfasoare pe amplasament, nu se cumuleaza cu activitati similare si nici cu proiecte existente sau planificate.

c) utilizarea resurselor naturale, in special: - agregatele minerale balast de râu, piatră brută, pietris, nisip, etc. Ca si terenuri folosite in vederea organizarii de santier, se va folosi terenul unde se face investitia.

-apa: - nu este cazul.

-biodiversitate: - nu este cazul. Proiectul nu este amplasat in arie, ori in imediata apropiere a unei arii protejate

d) cantitatea si tipurile de deseuri/gestionate:

- Deseuri constructii: 17 01 01- beton 17 02 01 - lemn, 17 03 02 - asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01, 17 04 05 - fier și oțel, 17 04 07 - amestecuri metalice, 17 05 04 - pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03, 17 05 08 - resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07, 17 09 04 - amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03

- Deseuri municipale si asimilabile: 20 03 01 - deșeuri municipale amestecate.

Conform Listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase din H.G. nr. 856/2002, principalele deseuri rezultate din activitatile de constructie, nu se incadreaza in categoria deseurilor periculoase

e) poluarea si alte efecte negative

• **Surse de emisii in apa sunt:**

Lucrarile de constructie presupun desfasurarea de activitati care nu utilizeaza apa in scop tehnologic. Pentru aceasta etapa, consumurile de apa vor asigura folosintele igienico-sanitare ale personalului de lucru. In acest sens, se propune utilizarea toaletelor ecologice.

Va rezulta o cantitate redusa de ape uzate de la toaletele ecologice, acestea vor fi vidanjate si transportate la cea mai apropiata statie de epurare autorizata.

• **Sursele de emisii in aer sunt:**

Poluarea aerului în faza de construcție:

Poluarea aerului poate rezulta din activitatile de constructie, in special sub forma de emisii de la vehicule si echipamente de constructii. Se preconizeaza ca aceste efecte vor fi limitate, relativ de scurta durata (de obicei lucrarile de constructie avanseaza rapid) si trecatoare.



Aceasta mai ales in contextul in care lucrarile se desfasoara in afara mediului rural, in cea mai mare parte. Totodata, echipamentele si masinile ce vor fi utilizate pentru aceste lucrari vor trebui sa se incadreze in standardele de emisie din Romania.

Caracteristica fazei de constructie va fi aparitia surselor de emisii difuze:

- o surse mobile – vehicule si echipamente mecanice nerutiere
- o surse de emisii fugitive - rezervoare de carburant;

Poluanti specifici:

- o Particule si praf – curatarea terenului, transportul si manevrarea deseurilor de constructie, transportul si manevrarea materialelor de constructie (nisip, pietris etc.), lucrarile de constructie etc.
- o Monoxid de carbon CO, oxizi de azot (NO_x), hidrocarburi, particule, fum – vehicule si masini mobile nerutiere, alte motoare

Se recomanda ca in timpul lucrarilor sa se utilizeze numai utilaje si mijloace de transport corespunzatoare normelor EURO III sau EURO IV, cu motoare diesel care produc cantitati mici de monoxid de carbon si nici un fel de emisii de Pb. Utilajele de constructie trebuie sa fie foarte bine intretinute pentru a minimiza emisiile de gaze.

Autocamioanele incarcate cu materiale fine usor antrenate de vant trebuie acoperite in mod corespunzator.

Procesele tehnologice mari generatoare de praf, vor fi reduse in perioadele de vant puternic si se va utiliza permanent umezirea suprafetelor nepavate.

Viteza de circulatie trebuie restrictionata si pe suprafata drumurilor va trebui sa se aplice la intervale regulate apa sau alte substante de fixare, cu aditivi, a prafului.

Intrucat oricarui antreprenor i se impune prin lege sa aiba un plan de masuri privind valorile concentratiilor poluantilor emisi in atmosfera, care sa nu depaseasca limitele admisibile conform reglementarilor in vigoare, se poate aprecia ca se va evita poluarea semnificativa a aerului.

Printr-o intretinere corecta a utilajelor si masinilor de transport, se va realiza o ardere optima a carburantului, reducand emisiile in aer datorate arderilor incomplete (oxid de carbon, hidrocarburi usoare, oxid si bioxid de sulf, etc.)

Datorită caracterului temporar al lucrarilor, vom considera numai valorile limită orare pentru SO₂ si NO_x, valoarea limită pe 8 ore pentru CO si valoarea limita zilnica pentru PM si SO₂ pentru protectia sanatatii umane stabilite prin Ordinul MAPM nr. 592/2002 si marjele respective. Se preconizeaza depasirea valorilor limita in perioada constructiei, dar nu si a marjelor de toleranță.



O problemă deosebită în privința emisiilor atmosferice este praful de pe șantierele în lucru. În acest sens se recomandă restrângerea suprafeței de lucru pe cât posibil. De asemenea, în perioadele de secetă, șantierele și drumurile de acces vor fi stropite pentru reducerea cantității de praf.

Poluarea aerului pe perioada de exploatare:

Emisiile poluante ale gazelor de esapament reprezintă singura sursă de poluare a aerului pe zona de circulație. Autovehiculele care circulă în prezent sunt vehicule ușoare.

Valorile potențiale care pot depăși C.M.A. (Nox, Sox, CO) se pot atinge în zonele cu trafic intens.

Având în vedere poluarea de fond a aerului în zona, se apreciază că poluarea aerului datorată circulației nu va pune în pericol sănătatea populației.

Singura măsură aplicabilă privind protecția aerului în perioada de exploatare este respectarea normelor europene privind calitatea carburanților și de asemenea asigurarea pe plan național a existenței unui parc de autovehicule ce respectă normele de poluare impuse la nivelul anului 2025.

❖ Sursele de emisii în sol, subsol și ape freatice sunt:

Poluarea solului în faza de construcție:

Obiectele investiției a fost proiectate încât să păstreze traseul actual precum și să se încadreze în zona existentă.

Sursele de poluare a solului specifice lucrărilor de construcție sunt diverse. Efectuarea acestor lucrări necesită ocuparea temporară a unor suprafețe de teren, exploatarea unui teren pentru utilajele de transport și de construcție, înființarea bazelor de materiale, a depozitelor de materiale, consumuri de materii prime și materiale, etc.

Sursele de poluare a solului în perioada de construcție sunt următoarele:

- pulberi rezultate din lucrările de săpături, transport, descarcare a materialelor la frontul de lucru;
- sedimentarea poluanților din aer, proveniți din funcționarea mijloacelor de transport, a utilajelor de construcție, stațiilor de asfalt, stațiilor de betoane etc.;
- evacuarea apelor cu conținut de lianți, lapte de ciment și suspensii de pe platformele de preparare a betoanelor sau de la locurile de plasare în opera;
- depozite necontrolate de deseuri;
- depuneri de substanțe poluante (SO₂, nox și metale grele), prin precipitații.

Poluarea solului pe perioada de exploatare:

Nu sunt factori de poluare a solului și subsolului în perioada de funcționare a obiectivului cu excepția impactului traficului rutier normal.

❖ Sursele de zgomot și vibrații sunt:

Singura sursă de zgomot și vibrații în perioada de operare a obiectivului analizat este reprezentată de circulația rutieră. Drumurile, din punct de vedere al nivelului de zgomot



prognozat, se încadrează în limitele admise.

Deoarece există receptori (locuitori) amplasați în apropierea lucrărilor, în cazul în care se observă depășiri ale nivelului de zgomot, antreprenorul va amplasa panouri fonice absorbante.

Nu sunt alți factori generatori de zgomot și / sau vibrații în perioada de funcționare a obiectivului cu excepția impactului traficului rutier normal.

f) riscuri de accidente majore/si sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice:

Faza de construire: - toate locurile cu risc de accidente vor fi împrejmuite și semnalizate corespunzător existând persoană specializată pentru această activitate.

Faza de funcționare: - nu este cazul

g) riscurile pentru sănătatea umană privind:

- contaminarea apei: - nu este cazul
- poluarea atmosferei: - nu este cazul

2. Amplasarea proiectului: Intravilanul Comunei Budești.

a) **utilizarea actuală a terenurilor:** - cai de comunicații și amenajări aferente.

b) **bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, în zona și din subteranul acesteia:** - nu este cazul.

c) **capacitatea de absorbție a mediului natural cu atenție specială următoarelor zone:**

- ✓ zonele umede: - nu este cazul
- ✓ zonele costiere și mediul marin: - nu este cazul
- ✓ zonele montane și forestiere: - nu este cazul.

d) **Arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional:** - nu este cazul.

e) **Zone clasificate sau protejate conform legislației naționale în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - zone protejate, zone de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și cele privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică:** - nu este cazul.

f) **Zone în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri:** - nu este cazul.

g) **Zone cu o densitate mare a populației:** - nu este cazul.

i) **Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:** - nu este cazul.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

a) **importanța și extinderea spațială a impactului cum ar fi:**

- **zona geografică care poate fi afectată:** Impactul va avea caracter local izolat
- **populația și habitatele:** - nu vor fi afectate de proiect.
- **dimensiunea populației care poate fi afectată:** - nu este cazul.

b) **natura impactului:** - nu este cazul.

c) **natura transfrontalieră a impactului:** - nu este cazul.



- d) **intensitatea si complexitatea impactului:** - redusa si nesemnificativa.
- e) **probabilitatea impactului:** - mica.
- f) **debutul, durata, frecventa si reversibilitatea impactului:** - reversibil, pe termen scurt si va avea caracter temporar, doar pe durata executiei lucrarilor.
- g) **cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente si/sau aprobate:** - nu este cazul.
- h) **posibilitatea de reducere efectiva a impactului:** - nu este cazul.

II. Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluarii adecvate: - nu este cazul. Proiectul nu intra sub incidenta OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

III. Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluarii impactului asupra corpurilor de apa in conformitate cu decizia justificata privind necesitatea elaborarii studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apa: - nu se supune reglementarii din punct de vedere al gospodarii apelor.

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 verficatorul 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.

Protectia apei la faza de executie:

- va rezulta o cantitate redusa de ape uzate de la toaletele ecologice, acestea vor fi vidanjate si transportate la cea mai apropiata statie de epurare autorizata.

Protectia apei la faza de functionare:

- nu este cazul.

Protectia aerului la faza de executie:

- se recomanda ca in timpul lucrarilor sa se utilizeze numai utilaje si mijloace de transport corespunzatoare normelor EURO III sau EURO IV, cu motoare diesel care produc cantitati mici de monoxid de carbon si nici un fel de emisii de Pb. Utilajele de constructie trebuie sa fie foarte bine intretinute pentru a minimiza emisiile de gaze.

- autocamioanele incarcate cu materiale fine usor antrenate de vant trebuie acoperite in mod corespunzator.

- procesele tehnologice mari generatoare de praf, vor fi reduse in perioadele de vant puternic si se va utiliza permanent umezirea suprafetelor nepavate.



- viteza de circulatie trebuie restrictionata si pe suprafata drumurilor va trebui sa se aplice la intervale regulate apa sau alte substante de fixare, cu aditivi, a prafului.

Protectia aerului la faza de functionare: - nu este cazul.

Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor: - zgomotul se va manifesta cu precădere pe perioada efectuării lucrărilor de construire deoarece acestea au loc în spațiu deschis, cu utilaje care pot genera o intensitate a zgomotului de 100dB. Zgomotul nu va fi continuu și se va produce numai ziua. În timpul funcționării zgomotul se va încadra în limitele impuse de STAS 1008/2017 de 65dB la limita amplasamentului.

Protectia solului și a subsolului la faza de executie:

Masuri de diminuare a poluarii si a impactului asupra solului si subsolului care sunt valabile si pentru protectia apelor de suprafata si subterane:

- Deseurile rezultate in timpul executiei lucrarilor precum vor fi depozitate corespunzator cu avizarea organelor in drept;
- Deseurile menajere provenite din activitatea personalului ce se desfasoara in incinta punctului de lucru se colecteaza in containere amplasate in locuri speciale, care se golesc periodic la rampa de salubritate. Activitatile de colectare si evacuare periodica a deseurilor provenite din activitatile de santier reduc posibilitatile de poluare a solului si subsolului;
- Depozitarea materiilor prime in locurile special prevazute si gospodarirea corespunzatoare a acestora;
- Imprejmuirea si semnalizarea corespunzatoare a punctului de lucru;

La executarea lucrărilor se vor lua toate masurile privind protecția mediului înconjurător. Depozitarea materialelor de construcții ca și întreținerea curentă a utilajelor se vor face în locuri special amenajate excluzând împrăștierea la întâmplare a materialelor și reziduurilor.

Protectia solului și a subsolului la faza de functionare:

- nu sunt factori de poluare a solului si subsolului in perioada de functionare a obiectivului cu exceptia impactului traficului rutier normal.

Protectia ecosistemelor terestre și acvatice: - nu este cazul.

Gospodăria substanțelor și preparatelor chimice periculoase: - proiectul nu presupune utilizarea sau stocarea pe amplasament de produse si/sau substante periculoase.

Gestionarea deseurilor:

Conform HG nr. 155/1999 pentru „Introducerea evidentei gestiunii deseurilor si a Catalogului European al Deseurilor”, antreprenorul, ca generator de deseuri, are obligatia sa tina evidenta lunara a producerii, stocarii, tratarii si transportului, reciclarii si depozitarii definitive a deseurilor.

In perioada de executie a obiectivului, deseurile ce vor rezulta sunt cele specifice activitatii din domeniul constructiilor. Deseurile vor reprezenta resturi de materiale (balast, nisip, beton, etc.).

Atat deseurile rezultate din activitatea de constructii se vor depozita in conformitate cu reglementarile in vigoare, dupa obtinerea aprobarilor necesare.

In categoria deseurilor sunt cuprinse si anvelope uzate, piese de schimb, etc. Acestea vor fi colectate si evacuate separat prin unitati specializate in colectarea acestor tipuri de deseuri.



Se va respecta Legea 426/2001 privind aprobarea OUG 78/2000 - regimul deșeurilor.

În urma activităților de execuție rezultă următoarele tipuri de deșuri:

- ✦ Deșuri menajere și asimilabile. Provin de la angajații Constructorului. Deșurile menajere se vor colecta selectiv, în recipiente adecvate, pe platformele betonate special amenajate. Frațiile ce se pot recicla și valorifica se vor preda centrelor de reciclare, iar cele municipale amestecate vor fi predate operatorului de salubritate autorizat din zonă.
- ✦ Deșuri din construcții. Provin de la activitățile de execuție a lucrărilor. Deșurile din construcție se vor colecta selectiv, în recipiente adecvate, deșurile metalice se vor preda centrelor de reciclare autorizate din zonă, deșurile de tipul betonul, pietrei, balastului etc. vor fi predate stațiilor de concasare autorizate, iar cele ce nu pot fi valorificate vor fi predate operatorului de salubritate autorizat din zonă.

Solul excavat se reutilizează pe cât posibil ca material de umplutură. Solul contaminat va fi considerat material de deșuri și depozitat în consecință. Surplusul de sol va fi depozitat în locurile aprobate.

Lucrări necesare organizării de șantier

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:

Nu se va amenaja organizarea de șantier materialele fiind așternute concomitent cu transportul lor pe șantier.

- localizarea organizării de șantier: - nu este cazul.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier: - nu este cazul.

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: - reprezentate de produsele petroliere rezultate din activitatea de întreținere a utilajelor care, antrenate de apele meteorice, afectează atât apele de suprafață cât și apele subterane. Astfel, constructorul va asigura utilaje și echipamente aflate în stare bună de funcționare, fără improvizații ce pot genera scurgeri de lubrifianți sau combustibili.

Deșeurile rezultate din activitatea proprie a fiecărui antreprenor și subantreprenor al acestuia se vor colecta din frontul de lucru, se vor transporta și depozita temporar la punctul de colectare propriu din incinta șantierului. Activitatea se va organiza și desfășura controlat și sub supraveghere, astfel încât cantitatea de deșuri în zona de lucru să fie permanent minimă pentru a nu induce factori suplimentari de risc din punct de vedere al securității și sănătății muncii.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: - nu este cazul.

- Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizarea proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica APM Valcea.
- Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, otrivită prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.



- Se poate adresa instantei de contencios administrativ competente si orice ONG care indeplineste conditiile prevazute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului , considerandu-se ca acestea sunt vatamate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.
- Actele sau omisiunile autoritatii publice competente care fac obiectul participarii publicului se ataca in instanta odata cu decizia etapei de incadrare, cu acordul de mediu ori, dupa caz, cu decizia de respingere a solicitarii de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, dupa caz, cu decizia de respingere a solicitarii aprobarii de dezvoltare.
- Inainte de a se adresa instantei de contencios administrativ competente, persoanele prevazute la art. 21 din Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului au obligatia sa solocite autoritatii publice emitente a deciziei prevazute la art. 21 alin(3) sau autoritatii ierarhic superioare revocarea , in tot sau in parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie inregistrata in termen de 30 de zile de la data aducerii la cunostinta publicului a deciziei.
- Autoritata publica emitenta are obligatia de a raspunde la plingerea prealabila prevazuta la art.22 alin (1) in termen de 30 de zile de la data inregistrarii acesteia la acea autoritate.
- Procedura de solutionare a plingerii prealabile prevazuta la art. 22 alin(1) este gsi trebuie sa fie gratuita si trebuie sa fie echitabila, rapida si corecta.
- **La finalizarea proiectului autoritatea competenta pentru protctia mediului care a parcurs procedura (APM Valcea) verifica respectarea prevederilor deciziei etapei de incadrare .**
- **Procesul-verbal întocmit se anexeaza și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.**

Publicul a fost informat cu privire la luarea deciziei etapei de încadrare prin anunțuri publice:

- afișate la sediul și pe pagina proprie pe internet a autorității competente pentru protecția mediului (APM Valcea) ;
- publicat de titular în ziar

Până la adoptarea prezentei decizii, nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat /potențial afectat.

Prezenta decizie conține pagini, a fost întocmită în 3 exemplare.

