



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA
MEDIULUI VÂLCEA
INTRARE - IESIRE
Nr./Data... 295/18.01.2022...

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de COMUNA PERIȘANI cu sediul în comuna Perișani, sat Perișani, județul Vâlcea, pentru proiectul: “LUCRĂRI DE CONSOLIDARE ȘI REFACERE PLATFORMĂ STRĂZI ÎN SATUL MLACENI ȘI LUCRĂRI DE CONSOLIDARE DRUM COMUNAL DC5, PERIȘANI – MLACENI, PCT. POPA ELENA”, propus a fi realizat în comuna Perișani, sat Perișani și Mlaceni, jud. Vâlcea, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Valcea cu nr. 15540/09.11.2021, în baza:

- 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;
- Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului,
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare,
- 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, aprobată prin Legea nr. 49/2011,

Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea în calitate de autoritate competența pentru derularea etapei de încadrare decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 07.01.2022, și a consultării publicului interesat că proiectul: “LUCRĂRI DE CONSOLIDARE ȘI REFACERE PLATFORMĂ STRĂZI ÎN SATUL MLACENI ȘI LUCRĂRI DE CONSOLIDARE DRUM COMUNAL DC5, PERIȘANI – MLACENI, PCT. POPA ELENA”, propus a fi realizat în comuna Perișani, sat Perișani și Mlaceni, jud. Vâlcea, nu se supune evaluării impactului asupra mediului.

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

- 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, la pct. 10.b) – proiecte de dezvoltare urbană, inclusiv construcția centrelor comerciale și a parcarilor auto publice;
- 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,
 - proiectul propus **intra** sub incidența art. 48 și art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

b) autoritățile prevăzute în Comisia de Analiză Tehnică au prezentat în scris puncte de vedere cu privire la solicitarea privind aprobarea de dezvoltare, conform competențelor proprii, a faptului că informațiile prezentate de titularul proiectului în cadrul evaluării impactului asupra mediului respecta legislația specifică;



c) 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 impacutului 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) Caracteristicile proiectului:

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Rezumatul proiectului:

Situația existentă

Din punct de vedere a structurii rutiere existente pe strada Ulița Câmpului se prezintă în majoritate covârșitoare o structură rutieră nepermanentă din pământ coeziv alcătuit din pietriș și nisip (balast), iar pe drumul comunal structura rutieră existentă este modernizată cu îmbrăcămintea rutieră formată din mixturi asfaltice.

Ulița Câmpului are lățimea părții carosabile cuprinsă între 3 și 4m și este formata din balastări succesive realizate pentru întreținerea acesteia dupa fiecare precipitație;

Drumul de interes local nu are șanțuri, apa scurgându-se direct pe platforma acesteia;

Suprafața de rulare pe acest drum de interes local prezintă numeroase fâgașe, gropi și denivelări datorate efectelor negative ale apei din precipitații;

Amplasamentul străzii nu permite deversarea apei pe o lungime de aproximativ 700m, fapt ce determina formarea unei cantități semnificative de apa din precipitații coroborat și cu faptul că în zona din amonte este preluată și o cantitate de apă din extravilan.

Ulița Câmpului nu are trotuare, accese la proprietăți sau lucrări de semnalizare rutieră.

Ulița Câmpului are o pantă longitudinală semnificativă cu sectoare care ating și 10%.

Pe drumul comunal DC5 la km 1+285 se află un podeț tubular DN600mm cu camera de cădere în amonte. În aval de podeț descărcarea se realizează pe un taluz cu panta foarte mare, fapt ce a dus la spălarea taluzului până la baza timpanului.

Având în vedere eroziunea produsă pe taluzul aval, bordura din beton din platforma drumului s-a deplasat;

La baza taluzului există lucrări de protecție realizate odata cu modernizarea drumului comunal de tipul zidurilor de sprijin din gabioane. Conform observațiilor de recunoaștere în teren se pot afirma urmatoarele:

Pe Ulița Campului:

- Există zone din drum greu circulabile pe timp de ploaie datorită lipsei unui sistem rutier permanent cu îmbrăcămintea impermeabilă, fiind practic drum de balast în zonă de munte cu pantă mare, acest lucru determină formarea de ogașe pe urmele roților sau pe zonele pe unde se scurge apa. Datorita faptului ca drumul este în rampă fac imposibilă deplasarea autovehiculelor ușoare pe timp ploios și împiedică accesul la proprietăți;
- Partea carosabilă prezintă defecțiuni specifice drumurilor din pământ: gropi, fâgașe, denivelări fapt ce împiedică desfășurarea normală a circulației și conduce la praf pe timp secetos și la noroi și la formarea de bălți în perioada precipitațiilor;
- Sistemul de captare și evacuare a apelor de suprafață este deficitar în sensul că pe unele zone șanțurile lipsesc, iar acolo unde există nu sunt întreținute corespunzător pentru a fi eficiente, astfel apa se scurge pe zona carosabilă unde a format fâgașe.
- Nu există un sistem de captare și evacuare a apelor de suprafață din zona drumului.



Pe DC5 la km 1+285:

- Podețul tubular amplasat pe DC5 la km 1+285 nu are amenajare aval realizată corespunzător astfel încât apa evacuată să nu afecteze stabilitatea taluzului și a elementelor structurale din zonă;
- Taluzul de pe partea dreaptă a drumului prezintă degradări specifice eroziunii apei la baza taluzului, pe o lungime cuprinsă între 10-20m, manifestate prin prăbușiri locale ale materialului din care era alcătuit;
- Efectul negativ al eroziunii bazale s-a manifestat până la acostamentul drumului comunal afectându-l, iar bordura deplăsându-se;
- Podețul are amenajată camera de cădere în amonte, aceasta este amenajată corespunzător nefiind necesare lucrări de intervenție.
- Amonte de drum se află locuințe și proprietăți private în situația în care degradarea va evolua există riscul să afecteze aceste proprietăți;
- Degradarea taluzului aval în zona podețului de la km 1+250 este de dată recentă și se extinde continuu, acest lucru evidențiându-se la marginea asfaltului unde a apărut o fisură mică;
- La data efectuării prezentei expertize, partea carosabilă a drumului nu este afectată de fenomenul geodinamic, cu excepția fisurii amintite, **DAR EXISTA RISCUL CA ODATA CU VENIREA TOAMNEI ȘI A IERNII EROZIUNEA APEI EVACUATĂ DE PODEȚ SĂ AFECTEZE PLATFORMA DRUMULUI.**

Se poate concluziona că starea este de "stare tehnică rea" pentru ambele obiective analizate, primul datorită faptului că degradările identificate fac ca strada Ulița Câmpului să nu se poată utiliza la parametri optimi, iar pentru drumul comunal starea rea este dată de faptul că există riscul ca apa evacuată să erodeze/spele taluzul aval mai mult și să genereze anumite degradări semnificative ale drumului comunal care ar duce la închiderea drumului comunal.

Situația proiectată

Având în vedere că zonele afectate ale drumului comunal DC5 respectiv de pe drumul de interes local Ulița Câmpului solicitate a fi proiectate sunt lucrări existente precum și datorită faptului că pe drumul comunal DC, există o structură rutieră cu îmbrăcămintea din mixturi asfaltice, conform legislației specifice în vigoare s-a impus întocmirea unui raport de expertiză tehnică specialitatea – Drum de către Expert Tehnic Ciurica I.A ION și întocmirea prezentei documentații. În cadrul proiectului sunt analizate 2 sectoare de pe drumul afectate de precipitațiile din ultima vreme astfel:

• Indicatori tehnici DC5 Pct. Popa Elena:

- Categoria drumului: drum comunal DC5
- Clasa tehnică a drumului: V (Conform OG 1296 din 30 august 2017 – privind Normele Tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor)
- Lungime zid de sprijin din gabioane L=28.00m
- Înălțime elevație He=7.00m
- Tip zid: Zid de camăsuire cu rol de descarcare ape evacuate de podețul tubular și cu rol de consolidare taluz drum.
- Material elevație zid Gabioane
- Elemente geometrice drum comunal DC5 km 1+285
 - Parte carosabilă 4.00m
 - Acostamente 2x0.50m consolidate
 - Platforma drum: 4.00m

Elementele geometrice ale drumului raman neschimbate.



• **Indicatori tehnici Ulita Campului:**

In aceasta zona pentru a reface corpul drumului comunal afectat de fenomenele geodinamice (eroziuni ale pietruirii existente din platforma drumului) se propune refacerea sistemului rutier in functie de ampriza existenta astfel incat sa nu fie necesare expropieri precum si pentru a asigura accesul riveranilor la proprietati. Deasemenea se vor realiza dispozitive de colectare si evacuare ape de suprafata astfel incat sa se elimine posibilitatea producerii unor noi degradarii similare cu cele prezentate in expertiza tehnica.

- Categoria drumului: Drum de interes local Ulita Campului
- Clasa tehnica a drumului: V (Conform OG 1296 din 30 august 2017 – privind Normele Tehnice pentru proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor)

- Lungime drum (km 0+000-km 0+900) 900m
- Sant trapezoidal C25/30, L= 700.00m
- Tuburi DN600mm din beton pentru evacuare ape colectate, L=60.00m
- Accese la proprietati cu placa de beton C25/30 si plasa sudata DN8mm, 35 buc
- Platforma de incrucisare 5 buc.
- Refacerea sistemului rutier pe o suprafata de: 4000mp
- Elemente geometrice ale drumului de interes local Ulita Campului:
 - Parte carosabila 3.00m-4.00m;
 - Incadrarea imbracamintii rutiere cu borduri din beton prefabricat sau cu acostamente din balast;
 - Platforma drum: 3.00-5.50m.
- Sistem rutier propus:

1- Intre km 0+000 si km 0+200

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 70/100, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legatură BAD22,4 leg 70/100 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 16 cm strat de bază din piatră spartă impanata conform SR EN 13242;
- 25 cm strat de fundatie cu balast conform SR EN 13242 si STAS 6400.

2- Intre km 0+000 si km 0+200

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 70/100, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legatură BAD22,4 leg 70/100 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 16 cm strat de bază din piatră spartă impanata conform SR EN 13242;
- 10-12 cm strat de reprofilare si completare cu balast conform SR EN 13242 si STAS 6400;
- Pietruire existenta din balast (min. 20 cm).

- **Traseul în plan**

Traseul în plan al drumului urmărește în general traseul existent, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbelor (STAS 863/95).

- Elemente geometrice drum comunal DC5 km 1+285
 - Parte carosabila 4.00m
 - Acostamente 2x0.50m consolidate
 - Platforma drum: 4.00m

Elementele geometrice ale drumului raman neschimbate.

- Elemente geometrice ale drumului de interes local Ulita Campului:
 - Parte carosabila 3.00m- 4.00m;



- Incadrarea imbracamintii rutiere cu borduri din beton prefabricat sau cu acostamente din balast;
 - Platforma drum: 3.00-5.50m.
- **Profilul longitudinal**
În profilul longitudinal, modelarea axului drumului s-a făcut în funcție de cotele existente ale terenului natural. La modelarea axului în plan vertical s-a ținut cont de cotele impuse de racodurile cu sectoarele adiacente, astfel încât funcționalitatea ansamblului din punct de vedere al acceselor și al drenării apelor pluviale să fie optimă. S-a ținut cont și de necesitatea asigurării accesului la proprietățile adiacente drumului.
- **Profilul transversal**
Elementele geometrice în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile următoarelor stas-uri:
- STAS 2900/89 - "Lucrări de drumuri - LATIMEA DRUMURILOR";
 - "Norme Tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale", aprobate cu ordinul Ministerului Transporturilor nr.50/27.01.1998.
- **Structura rutieră**
Dimensionarea structurii rutiere
La dimensionare s-a ținut cont de normele TEM (Trans European Motorway) și normele tehnice românești. Durata de viață calculată a sistemului rutier dala de beton este de 15 ani, încărcarea pe osie fiind 115 kN ai cărei parametrii sunt :
- sarcina pe roțile duble 57,5 kN,
 - presiunea de contact 0,625 Mpa,
 - raza suprafeței circulare echivalente suprafeței de contact pneu – drum 0,171m.

Astfel se recomandă următoarea soluție de refacere:

Structura rutiere noua pe zona carosabila:

- Sistem rutier propus pe drumul de interes local Ulita Campului:

3- **Intre km 0+000 și km 0+200**

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 70/100, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legatură BAD22,4 leg 70/100 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 16 cm strat de bază din piatră spartă impanata conform SR EN 13242;
- 25 cm strat de fundatie cu balast conform SR EN 13242 și STAS 6400

4- **Intre km 0+000 și km 0+200**

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 70/100, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legatură BAD22,4 leg 70/100 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 16 cm strat de bază din piatră spartă impanata conform SR EN 13242;
- 10-12 cm strat de reprofilare și completare cu balast conform SR EN 13242 și STAS 6400;
- Pietruire existenta din balast (min. 20 cm)

Aceste structuri corespund clasei de trafic mediu, clasa în care se apreciază că se va încadra drumul analizat pe o perioadă de perspectivă de 15 ani(2020-2035).

În anexa nr. 1 se regăsește dimensionarea rutiera a sistemului rutier proiectat.

Structura rutieră proiectată a fost verificată la acțiunea îngheț-dezghetului conform (STAS 1709-1/90, STAS 1709/2-90 și STAS 1709/3-90).

Prevederi tehnice privind executia sistemului rutier proiectat:

TERASAMENTE:

Terasamentele sunt lucrari care se executa in vederea amenajarii elementelor geometrice ale



platformei si patul drumului, in plan si in profil longitudinal.

Operatiunile necesare a se realiza pentru amenajarea platformei drumului, pe tronsoanele pe care se impune asa ceva, cuprind executia urmatoarelor categorii de lucrari astfel:

- lucrari pentru inlaturarea manuala, in afara zonei drumului, a noroiului prin strangerea in gramezi, transport direct si depozitarea lui, sau incarcarea intr-un mijloc de transport auto;
- lucrari de sapaturi, umpluturi si compactari, executate mecanizate cu realizarea compensarilor de material cu aport de material pe portiunile de drum unde se impune;
- lucrari de reprofilare mecanica a drumului, in vederea aducerii la cota executata cu autogrederul.

Pentru asigurarea cotelor si dimensiunilor din proiect, terasamentele se vor realiza, in marea lor parte, prin efectuarea de sapaturi pentru realizarea sistemului rutier sau a rigolelor triunghiulare. Pentru terasamentele care se efectueaza cu umpluturi, ele vor fi realizate cu materialul rezultat din sapatura efectuata pentru sistemul rutier si va trebui sa corespunda, din punct de vedere al caracteristicilor, ca pamant de umplutura la realizarea patului drumului si a acostamentelor (SR EN 1997-1).

Sapaturile, se vor realiza mecanizat cu descarcare direct in mijlocul auto de transport.

Imprastierea si compactarea pamantului de umplutura, se va realiza cu mijloace mecanice, prin asternerea in straturi successive cu grosimea maxima de 15-20cm. In timpul compactarii, pamantul se va uda cu autocisterna, pana la atingerea umiditatii optime de compactare a fiecarui strat. Pamantul rezultat ca neconform, va fi incarcat in auto si transportat la depozitul de pamant. Prin alegerea locatiilor pentru depozitul de pamant, se asigura o distanta maxima in transport, pentru pamantul imprumutat cat si pentru cel depozitat de maxim 5,00 km.

Dupa finalizarea lucrarilor de depozitare a pamantului (rezultat din sapatura din platforma drumului), se va trece la faza de executie lucrari necesare aducerii terenului afectat, de lucrarile de executie, la valoarea avuta initial.

SAPATURI:

Săpăturile se vor realiza astfel încât să fie menținut echilibrul natural al terenului din jurul gropilor create astfel încât să nu pericliteze drumul sau construcțiile învecinate.

Pământul rezultat din săpătură se va depozita la o distanță mai mare de 1.50m de groapa creata.

Se vor lua măsuri de înlăturare rapida a apelor din precipitații sau provenite accidental din zona de lucru.

Se recomandă ca tronsoanele săpate în cursul unei zile sa fie astupate în aceeași zi.

Nu se recomandă realizarea lucrărilor de săpătură în perioadele cu precipitații.

Lucrarile de sapatura suplimentara si inlocuirea sau imbunatatirea unui teren slab de fundare se vor stabili de comun acord cu beneficiarul lucrarii si proiectantul.

UMPLUTURI:

Umpluturile se vor realiza în straturi de maxim 20 cm cu un grad de compactare de 98-100% sau conform caietelor de sarcini.

Acestea se vor realiza din materialele rezultate din săpături sau din materiale corespunzătoare conform SR EN 1997-1.

Se interzice realizarea umpluturilor din materiale cu umflări și contracții mari, mături, argile moi, cu conținut de materii organice, resturi de lemn, bulgări, zăpadă, gheață sau turbă.

Umiditatea materialului folosit la umpluturi va fi cât mai aproape de umiditatea optimă de compactare.



Stratul de balast:

Stratul de fundatie este prevăzut a se realiza din balast și va avea o grosime de 10-25 cm, urmând a fi executat în zona cu sistem rutier nou sau pentru reprofilare și completare pietruire existentă”.

Operatiunile necesare pentru realizarea stratului de fundatie din balast, vor cuprinde execuția următoarelor categorii de lucrări astfel:

- lucrări de curățire manuală și mecanică a suprafeței stratului de refuz de ciur;
- așternerea mecanică a stratului de balast;
- rectificarea suprafeței, la uscat cu adăugarea materialului necesar, înainte și în urma cilindrului compresor, pentru asigurarea profilului, manipulari și transporturi cu roaba; grebla sau lopata și readucerea, pe partea carosabilă, a materialului debordat pe acostament.
- udarea cu autocisterna, în timpul așternerii, pentru realizarea umidității optime de compactare;
- compactarea mecanică a stratului de balast.

Agregatele trebuie corespunda conform SR EN 13242:2002+A1:2008.

Strat din de piatră spartă:

Stratul din piatră spartă este prevăzut a se realiza în grosime de 16 cm.

Operatiunile necesare pentru realizarea stratului, vor cuprinde execuția următoarelor categorii de lucrări astfel:

- lucrări de curățare manuală și mecanică a suprafeței stratului de balast;
- așternerea mecanică a stratului de piatră spartă;
- rectificarea suprafeței, la uscat, cu adăugarea materialului necesar, înainte și în urma cilindrului compresor, pentru asigurarea profilului, manipulari și transporturi cu roaba, sau lopata și readucerea, pe partea carosabilă, a materialului debordat;
- udarea cu autocisterna în timpul așternerii pentru realizarea umidității optime de compactare;
- compactarea mecanică, a stratului de piatră spartă.

Agregatele trebuie corespunda conform SR EN 13242:2002+A1:2008.

Strat de legatura:

Stratul de legătură este prevăzut a se realiza din beton asfaltic deschis, preparat cu criblura de cariera și bitum, de tip BAD22,4 leg 70/100, executat la cald, cu așternere mecanică, în grosime de 6 cm, conform cerintelor din „Normativ mixturi asfaltice executate la cald. Conditii tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera” indicativ AND 605 (revizuire AND 605-2016).

Materialul folosit la realizarea stratului de legatura este beton asfaltic deschis, de tip BAD22.4, corespunzator cerintelor din SR EN 13108-1:2006/AC:2009.

Pentru realizarea stratului de uzura, se impune a se executa următoarele lucrări pe faze, astfel:

- curățare manuală și mecanică a stratului suport în vederea aplicării stratului de legatura;
- amorsare suprafețelor stratului suport, cu emulsie bituminoasa cationica, în vederea aplicării stratului de legatura;
- așternerea mecanică, executată la cald a stratului din BAD22,4 leg 70/100, în grosime de 6 cm;



- compactarea stratului de beton asfaltic;
- Agregatele trebuie corespunda conform SR EN 13043:2013.

Strat de uzura:

Este prevăzut a se realiza din beton asfaltic, preparat cu criblura de cariera și bitum, de tip BA16 rul 70/100, executat la cald, cu așternere mecanică, în grosime de 4 cm, conform cerințelor din „Normativ mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera” indicativ AND 605 (revizuire AND 605-2016).

Materialul folosit, la realizarea stratului de uzura, este beton asfaltic, de tip BA16 rul 70/100 (carosabil), corespunzător cerințelor din SR EN 13108-1:2006/AC:2009.

Pentru realizarea stratului de uzură se impune a se executa următoarele lucrări pe faze, astfel:

- curățare manuală și mecanică a stratului de legătură din binder în vederea aplicării stratului de uzură;
- amorsare suprafețelor stratului de legatură cu emulsie bituminoasă cationică în vederea aplicării stratului de uzură;
- așternerea mecanică, executată la cald a stratului de uzura, în grosime de 4 cm;
- compactarea stratului de uzură;
- închiderea cu dressing a stratului de uzură.

Agregatele trebuie să corespunda conform SR EN 13043:2013.

- Dispozitive de colectare și evacuare a apelor de suprafață și infiltrații

Pentru colectarea apelor de suprafață pe Ulița Campului s-a propus realizarea unui sant trapezoidal în lungime de 700m.

Pentru asigurarea evacuării apei de la podetul de la km 1+285 de pe drumul comunal DC5 se va amenaja o zonă de descarcare în trepte cu pînți anticurată și pereu din beton conf. Detaliilor de execuție.

- o Materiale folosite:
 - Beton C25/30
 - Pat din balast
 - Clasa de expunere: XC4+XF1

Prevederi tehnice privind execuția dispozitivelor de colectare a apelor de suprafață și de infiltrații:

SANTURI/RIGOLE

- La execuția dispozitivelor pentru scurgerea și evacuarea apelor cu secțiunea neprotejată se vor respecta prevederile STAS 2914 privind execuția lucrărilor de terasamente
- Betonul turnat în santurile protejate cu pereu din beton trebuie protejat împotriva soarelui sau a ploii începând din momentul turnării betonului prin acoperirea cu acoperișuri mobile iar după ce priza este complet terminată prin stropire cu apă atât cât este nevoie în funcție de condițiile atmosferice.
- Suprafața pereului trebuie să fie regulată, neadmițându-se abateri de peste 2,0 cm față de suprafața teoretică a taluzului.
- Santurile se vor adapta la situația reală găsită în teren.



- In situatia in care santul proiectat se va descarca pe taluz in aval acesta se va continua pe o lungime de minim 5.00m sau conform specificatilor din plansele desenate.

- **Siguranța circulației**

Elementele geometrice in plan, profil longitudinal si transversal vor fi astfel amenajate conform STAS-urilor in vigoare astfel incat circulatia sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort. Pe langa aceste elemente se va prevedea semnalizare orizontala prin marcaje longitudinale conform STAS 1848/7- si semnalizare verticala prin indicatoare rutiere conform STAS 1848/1- pe tot traseul proiectat.

Siguranța circulației impune plantarea de indicatoare rutiere si realizarea de marcaje rutiere.

Pentru siguranta circulației se vor respecta prevederile STAS 1948/1-91, STAS 1948/2-95 si Indicativului AND 593-2014 (Catalog de sisteme de protectie pentru siguranta circulației la drumuri si autostrazi) pentru amplasarea dispozitivelor de siguranta circulației, respectiv prevederile SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011, SR 1848/3-2008 si SR 1848-7 pentru realizarea semnalizarii orizontale si verticale.

În cea mai mare parte lucrările propuse se vor executa sub circulație, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea șoferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloți de circulație, poziționați la capetele sectoarelor de lucru.

Se va asigura semnalizarea și marcajul corespunzător punctului de lucru pe timpul execuției lucrărilor (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapete grele pe amplasamente provizorii în zonele afectate), iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea și marcajul final al drumului.

- **Mutări și protejări instalații**

Nu este cazul.

- **Situația existentă a utilităților și analiza de consum**

În cadrul proiectului, fiind vorba de consolidarea si refacerea unor sectoare de drum afectat de instabilitate, nu au fost prevăzute utilități specifice de deservire a obiectului.

Utilitățile care pot apărea în cadrul proiectului, nu fac obiectul acestei documentații și se referă exclusiv la organizarea de șantier a viitorului constructor. Acestea vor face parte din oferta pe care constructorul o va înainta în vederea adjudecării lucrărilor de execuție stabilite prin proiect.

Modalitatea de amplasare a organizării de șantier, cât și locația, diferă de la constructor la constructor funcție de capacitățile fizice și a managementului de resurse umane.

Situația proiectată

- Suprafata construita: 5450mp

- Lungime drum inclusa in proiect: 920m

- Denumire drumuri:

- DC5 km 1+285 in pct. La Popa Elena, Localitatea Perisani
- Ulita Campului km 0+000-km 0+900, Localitatea Mlaceni



- Elemente fizice propuse a se realiza avand in vedere specificul proiectului si recomandarile expertului:

OBIECTUL NR. 1			
Lucrări de consolidare drum comunal DC5, Perișani-Mlăceni, pct Popa Elena			
<u>Nr. Crt</u>	<u>Denumire lucrare</u>	<u>Cantitate</u>	<u>UM</u>
1	Realizarea unor lucrari premergatoare prin demontarea parapetului metalic existent si a bordurilor deplasate	20	ml
2	Curatarea amplasamentului de frunzis si arbusti	600,00	mp
3	Sapatura in conditii grele	500,00	mc
4	Realizare ziduri de sprijin din gabioane G2 (2x1m) cele 7 randuri +incastrarea acestora in taluzul instabil	196,00	ml
5	Realizare saltea de gabioane pe zona de descarcare a apei de la podetul tubular (2.00x0.50m)	10,00	ml
6	Zidarie piatra in gabioane	402,00	mc
7	Realizarea unei umpluturi din material local in spatele zidurilor de gabioane	294,00	mc
8	Protectie lucrari cu anrocamente amonte si aval	60,00	mc
9	Realizarea pereului din beton C25/30 in grosime de 15cm peste saltea de gabioane respectiv pe santul de desecare	60,00	mp
10	Realizarea pintenilor din beton armat C25/30 pe zona de evacuarea a apei avand rol de autocuratare	5,00	buc
11	Lucrari de refacere platforma drum prin montarea parapetului metalic si a bordurii precum si prin refacerea acostamentului degradat	20,00	ml
OBIECTUL NR. 2			
„Lucrări de consolidare și refacere platformă străzi în satul Mlaceni” Drum satesc Ulita Campului			
<u>Nr. Crt</u>	<u>Denumire lucrare</u>	<u>Cantitate</u>	<u>UM</u>
1	Scarificare si reprofilare platforma drum existent in vederea refacerii structurii rutiere in platforma drumului	4.000,00	mp
2	Sapatura generala	770,00	mc
3	Strat de balast in vederea reprofilarii sau ca strat de fundatie	553,00	mc
4	Strat de baza din piatra sparta pentru refacerea partii carosabile	640,00	mc
5	Realizare sant trapezoidal din beton H=30cm C25/30 cu grosimea de 10 cm	700,00	ml

10



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA
Strada Remus Bellu, nr. 6, Râmnicu Vâlcea, Județul Vâlcea, cod 240156
e-mail : office@apmvi.anpm.ro; Tel : 0250/735859; Fax : 0250/737921

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

6	Realizare rigola carosabila de captare apa amonte de strada cu gratar metalic si cu zona de preluare	8,00	ml
7	Podete tubulare din tuburi premo DN500mm armate se vor folosi la intersectia cu drumurile laterale si in zonele inguste unde datoritat conditiilor din amplasament nu se pot reloca gardurile	10,00	ml
8	Deversare apa in zona km 0+200 pe drumul lateral cu tuburi din beton DN600mm	60,00	ml
9	Realizare camere de cadere acoperite si de vizitare	2,00	buc
10	Amenajarea drumului lateral pe care se asigura descarcarea apei cu umplutura din balast si piatra sparta		

OBIECTUL NR. 3

**„Lucrări complementare privind consolidarea și refacerea drumului de interes local Ulita Campului
in conformitate cu studiile de teren si eperitza tehnica**

<u>Nr. Crt</u>	<u>Denumire lucrare</u>	<u>Cantitate</u>	<u>UM</u>
1	Podete tubulare din tuburi premo DN500mm armate se vor folosi la intersectia cu drumurile laterale si in zonele inguste unde datoritat conditiilor din amplasament nu se pot reloca gardurile	60,00	ml
2	Deversare apa in zona km 0+200 pe drumul lateral cu tuburi din beton DN600mm	60,00	ml
3	Realizare camere de cadere acoperite si de vizitare	2,00	buc
4	Amenajarea drumului lateral pe care se asigura descarcarea apei cu umplutura din balast si piatra sparta		
5	Montare bordura mica 10x15 din beton prefabricat	210,00	ml
6	Montare bordura mare 15x25 din beton prefabricat	210,00	ml
7	Realizare strat de legatura din BAD22,4 h=6.00cm pe toata suprafata drumului	576,00	to
8	Realizare strat de uzura din BA16, h=4cm pe toata suprafata drumului	4.000,00	mp
9	Realizarea accese la proprietati din beton C25/30, armate cu plasa sudata Dn8mm 100x100mm peste santul proiectat	35,00	buc
10	Incadrarea imbracamintii rutiere cu un strat de balast si amenajarea terenului de pe partea dreapta astfel incat sa se realizeze o panta continua dinspre proprietati spre platforma drumului	100,00	mc
11	Consolidare garduri si constructii adiacente drumului	20,00	mc



<i>Date tehnice:</i>		<i>DC5 (mp)</i>	<i>U. Camp.</i>
1	Suprafata construita (mp):	280,00	5.170,00
			5.450,00
2	Lungimi pe care se realizeaza lucrari(mp):	20,00	900,00
			920,00
3	<i>Regimul tehnic existent al suprafetei il reprezinta drumuri publice sau lucrari adiacente care fac parte din ampriza drumului cf. OG43/97</i>		

b) cumulara cu alte proiecte existente și/sau aprobate: - nu este cazul.

c) utilizarea resurselor naturale în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:

Resurse naturale folosite in realizarea constructiei:

- Agregate naturale de râu
- Piatra sparta
- Cement
- Apa
- Pamant vegetal
- Aditivi si adaosuri

Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:

- Nu este cazul.

d) cantitatea si tipurile de deseuri generate/gestionate:

- Lista deseurilor

Prin realizare lucrarilor proiectate pot sa apara urmatoarele tipuri de deseuri:

- deșeuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșeuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deșeuri periculoase.

Obligatiile care rezulta din prevederile legale sunt urmatoarele:

- se vor recicla deseurile re folosibile iar o parte din deseurile rezultate din lucrarile de constructie pot fi re folosite prin integrarea lor in lucrarile de umpluturi. Celelate deseuri se vor depozita in spatii special amenajate.
- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare.
- intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri speciale in service autorizat sau in baza de intretinere a constructorului. Este interzis ca utilajele sa fie reparate in zona amenajata pentru organizarea de santier sau in amplasamentul lucrarilor proiectate.
- deseurile de tip menajer se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.



Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase: - nu este cazul.

e) Poluarea și alte efecte negative:

- surse de emisii în aer:

In perioada desfasurarii lucrarilor de modernizare a strazilor, emisiile de substante poluante evacuate in atmosfera provin de la urmatoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfasurat in cadrul santierului;
- Sursele de suprafata - functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - functionarea statiilor de asfalt și betoane;

Efectele generate de sursele punctiforme și de suprafata se fac resimtite pe arii mai restranse decat in cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de constructie poate avea temporar impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei. Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de asfalt.

In perioada de operare a strazilor nu vor aparea surse suplimentare de poluare a aerului fata de situatia existenta. Sursa de poluare va fi aceeasi ca și in prezent și anume traficul rutier care se desfasoara in zona.

Masuri de protectie:

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea cresterii performantelor. O alta posibilitate de limitare a emisiilor de substante poluante provenite de la utilaje consta in folosirea de utilaje și camioane de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare și retinere a poluantilor in atmosfera.

Pentru limitarea disconfortului ce poate sa apara mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deserveșc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime și materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de acces la santier, daca va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit.

Pentru perioada de functionare nu sunt necesare masurii de protective, lucrarile de amenajare vor contribui la cresterea fluentei traficului și implicit la reducerea nivelului emisiilor de substante poluante in aer.

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

In perioada de executie a lucrarilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

Executia propriu-zisa a lucrarilor;

- Traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale, și personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizările de santier care pot avea in componenta lor statii de asfalt și betoane, statii de intretinere a utilajelor și masinilor de transport, cantine, spatii pentru dormitoare, birouri etc.
- In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata și subterana, sol etc).

Lucrarile proiectate se refera la modernizarea unor strazi, astfel se poate afirma ca lucrarile ce urmeaza a se realiza nu vor contamina cursurile de apa, lacurile sau apa din panza freatica.

In cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apa existente.

Apele pluviale vor fi colectate prin șanțurile și rigolele proiectate și vor fi deversate catre emisar sigur. Lucrarile propuse vor avea un efect benefic in zona analizata. Circulatia fluanta, cu



viteza constanta va conduce la reducerea emisiilor si a concentratiilor de poluanti in aer si implicit a celor antrenati de apele pluviale.

- surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice:

- Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice și de adancime

Pe perioada de executie a lucrarilor proiectate in cadrul acestui proiect nu exista un impact semnificativ asupra solului si a subsolului.

Pamantul rezultat din sapaturi se va folosi la completarea terasamentelor. Se vor reface toate taluzurile afectate de sapaturi, prin protectie cu pamant vegetal insamantat.

Pe perioada de desfasurarea a lucrarilor de executie aferente modernizarii strazilor organizarea de santier va fi dotata cu WC ecologic.

- Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si subsolului: - nu este cazul.

- surse de zgomot și de vibrații:

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada executiei lucrarilor. Lucrarile din prezenta documentatie implica urmatoarele surse de zgomot si vibratii:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar sa functioneze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje in lucru reprezinta tot atatea surse de zgomot;
- Circulatia mijloacelor de transport in cadrul santierului;
- Functionarea instalatiilor, utilajelor, echipamentelor in cadrul bazei de productie.
- Nivelul sonor depinde in mare masura de urmatorii factori:
- Fenomenele meteorologice si in particular, viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si de vant;
- Absorbția undelor acustice de catre sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția in aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditatea relativa, componenta spectrala a zgomotului;
- Topografia terenului si vegetatia.

Se va acorda o atentie sporita manevrarii utilajelor in apropierea zonelor locuite si a obiectivelor care isi desfasoara activitatea langa drum. Functionarea acestora va fi verificata periodic.

Lucrarile se vor realiza, pe cat posibil, in timpul zilei, respectand un program care sa nu afecteze orele de odihna ale populatiei rezidente.

Realizarea lucrarilor din prezenta documentatie va duce la cresterea fluentei circulatiei si implicit la reducerea nivelului de zgomot si vibratii. Astfel, imbunatatirea suprafetei de rulare si circulatia fluanta fara franari si accelerari, va avea un impact pozitiv.

f) Riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform cunoștințelor științifice

După cum s-a menționat anterior realizarea lucrărilor nu poate conduce la un impact negativ asupra factorilor de mediu - apă, aer, sol.

g) Riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice):

Existenta santierului si desfasurarea lucrarilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

Constructorul va elabora o documentatie privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulatiei si evitarea coliziunii, folosind o semnalizare luminoasa corespunzatoare;

Traficul de santier va fi dirijat astfel incat sa evite ambuteiaje de autovehicule in zonele de lucrari ;



Lucrarile de deviere a circulatiei vor avea un caracter temporar.

Prin lucrarile proiectate va creste confortul asezarilor umane si va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investitiei, peisajul nu va suferi modificari semnificative. Pentru a restrange efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrari se va prevedea o esalonare a executiei, astfel incat o portiune inceputa sa fie terminata integral si redată zonei într-o perioada cât mai scurtă de lucru.

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumentele istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional: - nu este cazul.
- Lucrarile dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public: - nu este cazul.

2. amplasarea proiectelor:

a. utilizarea actuală și aprobată a terenurilor

Conform Certificatului de Urbanism nr. 27 din 08.11.2021 emis de Primaria Comunei Perisani, suprafata parcelei este de 5450 mp si este situat in intravilanul satelor Perisani si Mlaceni, reglementari PUG – zona cai de comunicatie rutiera. Categoria de folosinta: neproductiv.

b. bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia – nu este cazul;

c. capacitatea de absorbtie a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

- (i) **Zone umede, zone riverane, guri ale râurilor** – nu este cazul;
- (ii) **Zone costiere și mediul marin** - nu este cazul.
- (iii) **Zone montane și forestiere** - nu este cazul,
- (iv) **Rezervații și parcuri naturale** - nu este cazul.
- (v) **Zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate de statele membre în conformitate cu Directiva 92/43/CEE și cu Directiva 2009/147/CE** : nu este cazul;
- (vi) **Zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute în dreptul Uniunii și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri** - nu este cazul.
- (vii) **Zonele cu o densitate mare a populației** - nu este cazul.
- (viii) **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 (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată) – local, nesemnificativ, în perioada de lucrurilor;

b) natura impactului - realizarea lucrărilor nu poate conduce la un impact negativ asupra factorilor de mediu - apă, aer, sol.

(c) natura transfrontalieră a impactului - nu este cazul;

(d) intensitatea și complexitatea impactului – nu este cazul;

(e) probabilitatea impactului – nu este cazul;

(f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: nu este cazul

(g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate : nu este cazul;

(h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului: nu este cazul.



Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție-dacă este cazul.

In situația în care se va realiza organizarea de șantier trebuie respectate cel puțin următoarele:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier: realizarea unei rampe de acces, realizarea unor platforme pentru depozitarea materialelor și a birourilor, realizarea împrejmuirii, amenajare WC ecologic;
- localizarea organizării de șantier: în limitele domeniului public asigurat de Beneficiar, în zona unui drum inclus în proiect;
- 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: Nu este cazul.
- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: Nu este cazul.

Pe perioada de desfășurare a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologic.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

- proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă :

- proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare – aviz de gospodărire a apelor emis de Administrația Bazinală de Apă Olt nr. din

Avizul de gospodărire a apelor este emis în următoarele condiții:

Beneficiarul va anunța în scris SGA Valcea, cu 10 zile înainte, data începerii lucrărilor. La recepția lucrărilor va participa și reprezentantul SGA Valcea.

Orice modificare survenită la prezentul aviz se va notifica la emitentul actului de reglementare în vederea emiterii unui aviz modificator.

Execuția lucrărilor avizate nu va pune în pericol lucrările existente din albiile și malurile cursurilor de apă precum și execuția altor lucrări hidrotehnice necesare în viitor,

Orice lucrare construită pe ape sau care are legătura cu apele se va face în baza unui aviz de gospodărire a apelor conform legislației în vigoare.

Orice avarie survenită la lucrări în timpul execuției și exploatarei acestora datorată viiturilor sau altor cauze, cu toate implicațiile în zona, intră în sarcina beneficiarului.

Este interzisă depozitarea pe maluri sau în albiile râurilor a materialelor de orice fel.

Se intenționează evacuarea apelor uzate neepurate în cursuri de apă sau subteran.

Inainte de punerea în funcțiune a obiectivului, beneficiarul are obligația, în conformitate cu prevederile Legii Apelor nr. 107/1996 cu completările și modificările ulterioare, să solicite organelor de gospodărire a apelor, emiterea autoizatăiei de gospodărire a apelor.

Avizul de gospodărire a apelor își menține valabilitatea pe toată durata de realizare a lucrărilor, dacă execuția acestora începe la cel mult 24 de luni de la data emiterii și dacă sunt respectate prevederile înscrise în acesta; în caz contrar avizul își pierde valabilitatea.

Nerespectarea prevederilor prezentului aviz atrage răspunderea administrativă după caz, precum și răspunderea civilă sau penală conform Legii Apelor nr. 107/1996 cu completările și modificările ulterioare, în cazul producerii de prejudicii persoanelor fizice și juridice.



Elaboratorul documentatiei isi asuma responsabilitatea exactitatii datelor si informatiilor cuprinse in documentalia tehnica aferenta.

Documentatia tehnica vizata spre neschimbare de catre autoritatea de gospodarirea apelor face parte integranta din prezentul aviz.

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.
- Prezenta decizie este valabila pe toata perioada de realizarea a proiectului, iar in situatia in care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifica conditiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligatia de a notifica APM Valcea.
- Orice persoana care face parte din publicul interesat si care se considera vatamata intr-un drept al sau ori intr-un interes legitim se poate adresa instantei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substancial, actele, deciziile ori omisiunile autoritatii publice competente care fac obiectul participarii publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificarile si completarile 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 intr-un drept al lor sau intr-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 solicite 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.
- Autoritatea 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 gratuita si trebuie sa fie gratuita si trebuie sa fie echitabila, rapida si corecta.
- La finalizarea proiectului autoritatea competenta pentru protectia mediului care a parcurs procedura (APM Valcea) verifica respectarea prevederilor deciziei etapei de incadrare.
- Procesul-verbal întocmit se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.



- Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a 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 autoritatea competentă emitentă.

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);

- publicate de titular în ziarul „Arena Sport” în data de 03-06.12.2021 și în data de 18-20.01.2022.

