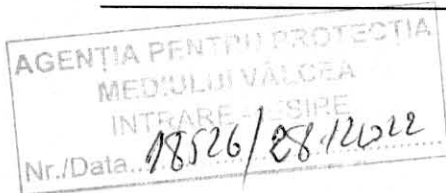




AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE  
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA DĂEȘTI** cu sediul în comuna Dăești, sat Dăești, strada Principala, nr. 11, județul Valcea, pentru proiectul: «**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL, COMUNA DAESTI, JUDEȚUL VALCEA**», propus a fi realizat în comuna Dăești, satele Sanbotin și Fedeleşoiu, județul Vâlcea, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Valcea cu nr. 12394/09.09.2021, 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 competentă pentru derularea etapei de încadrare decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 22.12.2022, și a consultării publicului interesat că proiectul: «**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL, COMUNA DAESTI, JUDEȚUL VALCEA**», propus a fi realizat în comuna Dăești, satele Sanbotin și Fedeleşoiu, județul 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. 13. a) Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;**

- 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 **nu 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:**

**Descrierea amplasamentului**

Comuna Dăești este așezată în partea de nord-est a județului Vâlcea, pe malul stâng al Oltului, în Depresiunea Dăești și pe colinele (muncelene) ce se ridică la est de Olt. Este formată din satele Băbuești, Dăești (resedinta), Fedelesoiu si Sânbotin.

Comuna se învecinează la nord cu Jiblea Nouă (Călimănești), cu satul Sălătrucel (com Sălătrucel) și cu satul Robaia (com.Berislăvești); la sud cu satul Lespezi (com.Goranu); la est cu comuna Runcu iar la vest râul Olt. Geomorgologic, comuna Daesti este situată Tn Subcarpatii Valcii, în sectorul subcarpatic dintre Bistrita Valcii si Topolog, limitat la nord de Carpatii Meridionali si la sud de Podisul Getic.

**Descrierea constructiei existente**

Documentatia tehnica trateaza lucrarile de modernizare a 16 strazi sau tronsoane de strazi, in lungime totala de **4595.00m**, situate in judetul Valcea, satele comunei Daesti, astfel:

LOCALITATE	NR. CRI.	DENUMIRE STRADA	LUNGIME (m)
DAESTI	1	Str. Viilor	152.00
	2	Str.Coasta Pietrii	513.00
	3	Str. La Canton	57.00
	4	Str. Dealul Marichii	487.50
	5	Str. Salciilor	223.00
	<b>TOTAL DAESTI</b>		
FEDELESOIU	1	Str. Fedelesoiu Nou	95.00
	2	Str. Brigazii	500.00
	3	Str. La Tanase	70.00
	4	Str. Dealu Mare	134.00
	<b>TOTAL FEDELESOIU</b>		
SANBOTIN	1	Str. Morii	245.50
	2	Str. Ghiocailor	553.00
	3	Str. Bunescu	195.00
	4	Str. Col. Chiritescu	129.00
	5	Str. La Jibleanu	270.00
	6	Str. La Biserica	471.00
	7	Str. La Nedelcu	500.00
<b>TOTAL SANBOTIN</b>			2363.50
<b>LUNGIME TOTALA</b>			4595.00



Traseul străzilor din punct de vedere juridic, reprezintă domeniul public de interes local si face parte din rețeaua de drumuri si străzi a comunei Daesti si a satelor enumerate mai sus.

Strazile pe care urmeaza a se interveni sunt strazi rurale secundare, cu latimi variabile de 3.0m - 7.00m, intre limitele de proprietate, strazi ce constituie singurele cai de acces catre locuinte sau obiective social-economice existente.

Din punct de vedere al imbracamintii rutiere, strazile se impart in mai multe categorii, astfel avem strazi cu imbracaminte din beton ( Str. Coasta Pietrii, Str. La Nedelcu - partial), strazi cu imbracaminte asfaltica (Str. Brigazii, Str. Morii, Str. Viilor, Str. La Biserica -Partial, Str. La Jibleanu, Str. La Nedelcu - partial), si strazi nemodernizate, avand calea de rulare din pietruiri mai vechi (Str. La Canton, Dealu Marichii, Salciilor, Fedelesoiu Nou, La Tanase, Dealu Mare, Ghiocelilor, Bunescu, Col. Chiritescu, La Biserica - partial).

Strazile au curbe cu raze mici, iar in profil longitudinal declivitatile sunt in general cu valori mai mici de 4%, existand insa si zone cu declivitati pronuntate, in special pe str. Dealul Marichii.

Străzile studiate prezinta degradari specifice drumurilor pietruite respectiv, gropi in care balteste apa, tasari locale, degradari din inghet dezghet (burdusiri, fagase si deformatii locale). Str. Salciilor are un traseu paralel cu un curs de apa local, care este regularizat partial, in apropierea intersectiei cu drumul judetean. Strada Coasta Pietrii are o structura rutiera cu imbracaminte din beton de ciment, ce se prezinta in stare buna si nu necesita interventie. Pe aceasta strada s-au constatat probleme cu preluarea apelor pluviale, existand rigole betonate la marginea carosabilului, care nu au capacitatea de preluare suficienta a a pelor pluviale.

Str. La Nedelcu are zone cu imbracaminte asfaltica si zone cu imbracaminte din beton, insa acestea sunt puternic deteriorate, remarcandu-se in special defectiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R). Datorita traficului, lipsei impermeabilizarii imbracamintii si a insuficientei lucrarilor de scurgere si dirijare a apei pluviale, starea de degradare este avansata, gropile si fagasele existente facand imposibila circulatia in conditii de confort a autovehiculelor.

Preluarea si evacuarea apelor pluviale se face in prezent necorespunzator, deoarece nu sunt amenajate santuri pe tot traseul, iar acolo unde exista sunt colmatate sau erodate si nu au o sectiuni bine definita. Podetele existente sunt insuficiente, sunt puternic degradate si colmatate.

Cercetarile geotehnice efectuate au constat din observatii de ansamblu asupra terenului si din executarea unor sondaje geotehnice, care au investigat terenul. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice.

Din punct de vedere al dezvoltarii durabile a localitatilor, modernizarea strazilor va avea efecte pozitive in special prin:

- asigurarea conexiunii cu rețeaua principala de drumuri.
- Reducerea timpului de deplasare a locuitorilor catre zonele de interes;
- Reducerea noxelor poluante si a prafului;
- economisirea carburanților;
- reducerea costurilor de operare a autovehiculelor;
- Tmbunătățirea capacității portante.

Reducerea timpului de interventie a pompierilor, politiei, salvarii, etc avand ca efecte salvarea de vietii omenesti si bunuri.

- Creste nivelul de siguranta al circulatiei.

• **Beneficii raportate la mediu:**

1. **Reducerea emisiilor de noxe** (modernizarea strazilor presupune un consum mai mic de combustibil la 100 km si implicit reducerea cantitatii de monoxid de azot, dioxid de sulf, plumb, pulberi, poluanti organici persistent! si cadmiu cu aproximativ 23%. Conform specificatiilor tehnice preluate de la producătorii de autovehicule, precum si continutului de substante poluante



pe litru de combustibil conform Ordinului nr. 578 din 6 iunie 2006 pentru aprobarea Metodologiei de calcul al contributiilor și taxelor datorate la Fondul pentru mediu (sursa: *Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile - Administrația Fondului Pentru Mediu*)

- **reducerea poluării prin limitarea cantității de praf ridicată în atmosferă** la trecerea mașinilor este praful care se ridică pe drumurile neamenajate corespunzător. Traficul de pe aceste drumuri contribuie în mod considerabil la mărirea concentrațiilor de particule de diferite dimensiuni în aer. Aceste particule suspendate conțin mult plumb, benzo-a-pirină și posibil alți compuși cancerigeni emiși de mijloacele de transport care circulă mai ales prin localitățile urbane. Potrivit unui studiu efectuat anul trecut de specialiștii de la *Agencia pentru Protecția Mediului (APM)* privind calitatea aerului, fiecărui locuitor din mediul urban sau rural care locuiește sau circulă în apropierea drumurilor neamenajate corespunzător îi revin anual 18.6 grame de praf.

- **reducerea nivelului de zgomot.**

- **Situația utilităților tehnico-edilitare existente;**

În amplasamentul lucrării există stâlpi de susținere a rețelei aeriene, de alimentare cu energie electrică. Au fost identificate și rețele de apă, alimentare cu apă și canalizare, fiind necesară obținerea de avizem conformitate cu Certificatul de urbanism, pentru identificarea și evitarea afectării acestora. În urma obținerii avizelor de la deținătorii de utilități, se vor avea în vedere recomandările acestora, dacă va fi cazul.

- **Regimul juridic**

Terenul pe care este amplasată investiția este inclus în inventarul domeniului public, aparținând Comunei Daesti și satelor aparținătoare. Terenul pe care sunt amplasate obiectivele proiectului nu se află în zonă protejată sau interzisă. Prin lucrările de modernizare ce urmează a fi executate se vor ocupa numai suprafețe de teren aparținând domeniului public, fără exproprieri.

- **Categoria și clasa de importanță;**

Lucrările care fac obiectul proiectului se încadrează în categoria „C”- **lucrări de importanță normală**, determinate conform HG 766/21.11.1997, HG 675/03.07.2002 și „Metodologia de stabilire a condițiilor respectării normelor și standardelor Uniunii Europene, în conformitate cu H.G. 766/1997 și cu Legea 10/1995 .

- **An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție;**

Se estimează ca durata de realizare a investiției este de 24 luni, din care 20 de luni perioada de execuție a lucrărilor.

- **Suprafața construită;**

Suprafața totală construită este de aproximativ 15000mp, reprezentând partea carosabilă, acostamente, elemente de scurgerea apelor. • **Alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente.** • Străzi secundare în localități rurale.

Lungime totală L=4595 .00m, împartită astfel:

LOCALITATE	NR. CRT.	DENUMIRE STRADA	LUNGIME (m)
DAESTI	1	Str. Viilor	152.00
	2	Str.Coasta Pietrii	513.00
	3	Str. La Canton	57.00
	4	Str. Dealul Marichii	487.50
	5	Str. Salciilor	223.00
<b>TOTAL DAESTI</b>			<b>1432.50</b>





<b>FEDELESOIU</b>	<b>1</b>	Str. Fedelesoiu Nou	95.00
	<b>2</b>	Str. Brigazii	500.00
	<b>3</b>	Str. La Tanase	70.00
	<b>4</b>	Str. Dealu Mare	134.00
	<b>TOTAL FEDELESOIU</b>		799.00
<b>SANBOTIN</b>	<b>1</b>	Str. Morii	245.50
	<b>2</b>	Str. Ghiocilor	553.00
	<b>3</b>	Str. Bunescu	195.00
	<b>4</b>	Str. Col. Chiritescu	129.00
	<b>5</b>	Str. La Jibleanu	270.00
	<b>6</b>	Str. La Biserica	471.00
	<b>7</b>	Str. La Nedelcu	500.00
<b>TOTAL SANBOTIN</b>		2363.50	
<b>LUNGIME TOTALA</b>		4595.00	

### **SOLUTIA PROIECTATA**

#### **• Traseul in plan si profilul longitudinal**

La proiectarea lucrarilor de modernizare se vor verifica elementele geometrice existente ale racordarilor in plan, cu respectarea prevederilor STAS 10144-3/91 Strazi. Elemente geometrice. Lucrarile proiectate se vor incadra in traseul existent al strazilor. Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor. Viteza de proiectare recomandata se situează în jurul valorii de 25km/h corespunzatoare unui sector de stradă rurală. Pe zonele cu declivități mari si curbe strâse se va reduce viteza în functie de razele rezultate, zonele fiind marcate prin semnalizare verticală!. Lungime totala a drumurilor modernizate este de 4595,0 km

#### **• Profilul longitudinal**

În profilul longitudinal, linia rosie proiectata a strazilor va urmări situația existentă fără a se efectua corecții mari ale niveleței existente, linia rosie proiectata pastrand in general cota actuala a strazilor. In conditiile in care niveleta existenta prezinta succesiuni pante/rampe cu valori mici ale declivitatilor, dar cu lungimi scurte (profil "dinti de ferastrau"), s-au facut corectii minime ale liniei rosii proiectate astfel incat sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodata ca necesitate a sporirii confortului si sigurantei circulatiei. Razele minime ale curbelor de racordare verticala au fost realizate cu respectarea STAS 10144/3-90.

#### **• Profil transversale**

Au fost adoptate profile transversale de strada secundara din localitati rurale, cu urmatoarele elemente:

- Latime platforma drum: 3.00m - 5.50m
- Latime parte carosabila: 2.75 - 4.00m
- Incadrare cu acostamente de 50cm latime, rigole de acostament din beton C30/37
- Santuri cu sectiune betonata
- Rigole carosabile
- Panta transversala carosabil aliniam. (imbracaminte asfaltica). - 2.5%

Avand in vedere ca strazile au fost amenajate cu o singura banda de circulate, s-au prevazut largiri ale partii carosabile, necesare intanlirilor si depasirilor autovehiculelor. Aceste largiri au fost amenajate la intervale si dimensiuni in limita spatiului disponibil, ca o a doua banda de circulatie. La strazile pentru care nu au putut fi realizate largiri ale partii carosabile si care nu pot fi amenajate cu sens unic sau cu platforma de intoarcere la capat se va interzice circulatia pe drum public, exceptie fiind acordata doar riveranilor.



- **Scurgerea apelor**

Scurgerea apelor se va realiza atât prin profilul longitudinal cât și prin profilul transversal, apele fiind dirijate către elementele de scurgere a apelor proiectate ( santuri, rigole, podete). Au fost prevăzute a se realiza următoarele tipuri de podete:

Podete tubulare cu diametrul de 500mm, 800mm cu următoarele caracteristici :

- Radier din beton C16/20 pe fundație din materiale granulare
- Tuburi Premo cu diametrul de 500mm, 800mm
- Timpane monolite din beton C30/37, pe fundație din beton C16/20, la ambele capete;
- Camere de cadere din beton C30/37-dupa caz.
- Podetele se vor conecta la santurile adiacente și vor permite continuizarea scurgerii apelor în lungul drumului.

Pe Str. La Nedelcu va fi realizat un podet tubular, prin amplasare tangentiala a 2 tuburi din beton D=1000mm.

- **Lucrari de sustinere si protectie taluz**

Pe strada Salciilor, de-a lungul cursului de apa se va realiza o protectie cu zid din gabioane. Gabioanele vor avea o elevatie de 2.00m, realizate din cutii de gabioane tip G 2(1,00x2,0x4,00), G1.5(1,00x1,50x4,00) asezate pe saltea de gabioane S 05 (3,00x0,5x4,00).

Pe strada la Nedelcu, pe zonele cu gabioane deformate, zonele cu eroziuni, taluzuri prabusite, maluri abrupte vor fi protejate cu ziduri realizate din cutii de gabioane cu o elevatie de 2-3.00m, realizate din cutii de gabioane tip G 2(1,00x2,00x4,00), G 1.5(1,00x1,50x4,00) și G1(1,00x1,00x4,00) asezate pe saltea de gabioane S 05 (3,00x0,5x4,00).

- **Lucrari de siguranta circulatiei**

• Semnalizarea rutieră pe timpul executiei Semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de Trchidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” - emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 și constau din măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului.

• Semnalizarea rutiera permanent! Lucrările de semnalizare verticala se vor face conform SR 1848-1/2011 și constau în montarea de indicatoare rutiere. Stâlpul de susținere pentru indicatoarele rutiere, indiferent de înălțimea sa va fi prevăzut a se executa dintr-o bucată. Fundațiile care se execută pentru prinderea sistemelor de susținere a semnalizării verticale vor fi executate la nivelul părții carosabile, din beton. Indicatoarele rutiere sunt alcătuite din panouri din oțel sau aluminiu, protejate împotriva coroziunii, pe fața cărora se aplică folie retro-reflectorizantă din clasa 2 (high intensity grade). Pe sectoarele de drum cu ramblee pronunțate, precum și pe coronamentele timpanelor podetelor se vor monta parapete de siguranță metalic zincat.

- **Sisteme rutiere**

- Strazi pietruite ( Str. La Canton, Dealu Marichii, Salciilor, Fedelesoiu Nou, La Tanase, Dealu Mare, Ghiocilor, Bunescu, Col. Chiritescu, La Biserica - partial), str. La Nedelcu:

**Structura rutiera elastica**

- 4cm strat de uzura BAPC16 ml 50/70
- 6cm strat de legatura din BADPC 22.4 leg 50/70
- 20cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 25cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- 10cm strat de forma
- Decapare pietruire existent



**Strazi cu imbracaminte asfaltica** ((Str. Brigazii, Str. Morii, Str. Viilor, Str. La Biserica - Partial, Str. La Jibleanu) **Solutia - imbracaminte asfaltica in 2 straturi**

- 4cm strat de uzura BAPC16 ml 50/70
- 6cm strat de legatura din BADPC 22.4 leg 50/70
- Frezare covor asfaltic existent
- Structura rutiera existenta - se mentine cu reparatii

b) **cumularea 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:** Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale:

- agregate minerale de balastiera si de cariera;
- filer;
- bitum.

d) **cantitatea si tipurile de deseuri generate/gestionate:**

*Lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate*

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi. Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construct inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungă, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de executie.

- **Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate**

In timpul executarii lucrarilor din proiect, vor rezulta urmatoarele materiale ca deseuri, astfel:

- pamintul rezultat din saptari care va fi transportat la locuri de depozitare stabilite pe baza de proces verbal incheiat cu beneficiarul pentru care constructorul va executa toate operatiile necesare privind depozitarea ( nivelare , imprastiere)
- mixturile asfaltice rezultate din decapari care vor fi utilizate de catre constructor, dupa ce le concaseaza, la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si-l va depozita la gropile de depozitare a deseurilor din beton
- agregate naturale de rau sau sortate se pun direct in opera si nu rezulta deseuri de nicio natura.
- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru ca in tehnologia de executie cu aceste materiale se utilizeaza utilaje de asternere si betonare performante ce nu creeaza deseuri . In mod exceptional daca vor rezulta cantitati de material din modul de punere in opera, acestea se vor re folosi pentru ca in faza de asternere a betonelor de orice fel au starea tehnica de modelare ce nu creeaza deseuri.

- in cazul cofrajelor se vor folosi panouri modulare sau scindura ce se va recupera pentru re folosire sau in cazul scindurilor ( cherestea ) deseurile vor fi colectate de constructor pentru utilizare la foc.

• **Planul de gestionare a deseurilor** Deseurile rezultate din constructia lucrarilor prevazute in prezenta Documentatie de avizare a lucrarilor sunt nesemnificative (eventuale cofraje din lemn care s-au deteriorat in timpul decofrării) . Acestea vor fi transportate si colectate de constructor pentru utilizare la foc. Pentru cantitatile de mixturi asfaltice rezultate din decapari , constructorul



va utiliza aceste materiale prin concasare la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si-l va depozita la gropi de depozitare a deseurilor din beton.

### **Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase**

**Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse:** - nu este cazul.

**Gospodărirea substanțelor si preparatelor chimice periculoase:** - nu este cazul. Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substanțe chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

#### **e) Poluarea și alte efecte negative:**

##### **- surse de emisii în aer:**

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de executate: -traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici! motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operabile respective.

O altă sursă de poluanți specifici! motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă comând în timpul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), compuși organici volatili nonmetanici (COV<sub>nm</sub>), metan(CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), amoniac (NH<sub>3</sub>), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO<sub>2</sub>). Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburi aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N<sub>2</sub>O) – substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m fata de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

**- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosferă:** - nu este cazul.

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

În cadrul obiectivului analizat nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane. În perioada de executate este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate. O atenție deosebită va trebui acordată momentului așternerii îmbrăcăminții bituminoase pe drumuri, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în





apele de suprafață. Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanțate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

- **statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute:**
- nu este cazul

**- surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatiche:**

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumului comunal în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;
  - deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru Protecția mediului, posibilități de remediere imediată;
- In perioada de executie se vor face verificări periodice și ori de câte ori se consider!

***Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului.***

Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic. Refacerea semnalizarii la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranta, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

***- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de protect***

Lucrările cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilenă, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și neesențiale, având în vedere aria lor de dispersie. Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

***Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate:*** - nu este cazul.

**- surse de zgomot și de vibrații:**

In perioada de executie vor apare surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB(A). In zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50dB(A). La trecerea autobasculantelor prin localități pot apare niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuează cu pătratul distanței. Zgomotul produs de activitatea de transport rutier este principala sursă de zgomot în mediul rural.

- ***Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor.*** Consolidarea sistemului rutier și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

**f) Riscurile de accidente majore și/sau dezastru 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):**

- *Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura,alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele .*

In zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante. Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generate de lucrările din timpul fazei de construct. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construct la creșterea ratelor de coroziune a constructor și instalațiilor este minoră.

- *Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public*

Lucrarile prevazute se adreseaza reducerii poluarii sonore, amenajarii pentru scurgerea apelor, sustinerea corpului drumului, precum si imbunatatirea suprafetei de rulare.

## **2. amplasarea proiectelor:**

### **a. utilizarea actuală și aprobată a terenurilor**

Conform Certificatului de Urbanism nr. 44 din 09.09.2022 emis de Primaria Comunei Daesti, terenul este situat in intravilan Comunei Daesti.

#### **Regimul Economic**

Categoria de folosinta: neproductiv – cai comunicatie rutiera

Regulamentari PUG: INTRAVILAN

#### **Regimul Juridic**

Terenul pe care este amplasata investitia este inclus in inventarul domeniului public, aparținând Comunei Daesti si satelor apartinatoare. Terenul pe care sunt amplasate obiectivele proiectului nu se află în zonă protejată sau interzisă. Prin lucrarile de modernizare ce urmeaza a fi executate se vor ocupa numai suprafete de teren apartinand domeniului public, fara expropriieri.

#### **Regimul Tehnic**

Suprafata parcelei: 4595 metri lungime traseu studiat

Utilitati: in zona exista retea de alimentare cu energie electrica, apa si canalizare.

Circulatia rutiera si pietonala se face direct din Drumul Comunal 17, Drumul Comunal 18, Drumul Comunal 19, Drumul Judetean 703 F si Drumuri Vicinale si de Exploatare Agricola.

**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 absorbție 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 lucrărilor;
- 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:

În proiect nu au fost prevăzute lucrări de organizare de șantier având în vedere faptul că materialele folosite la refacerea drumurilor satești de interes local se transportă de la diferite distanțe și se pun direct în opera ( agregate naturale de râu, agregate sortate, betoane de ciment, betoane asfaltice). Pentru perioada de execuție constructorul va avea în vedere organizarea unui spațiu pentru vestiare, sală de mese și grup sanitar. Grupul sanitar va trebui să fie dotat obligatoriu cu WC ecologic, iar apa uzată provenită de la spălat va fi evacuată în fose ecologice mobile sau la rețeaua de canalizare. Deșeurile menajere se vor colecta în spații amenajate și se vor evacua periodic prin grija constructorului.

**Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:**

- *lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității*

Întrucât lucrarea se realizează pe drum existent nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investiției. Pentru menținerea cadrului natural existent și pentru îmbunătățirea acestuia, se propun următoarele măsuri:

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevăzute șanțuri și rigole care să conducă apele colectate la podetele tubulare.
- în scopul preantampinării ieșirii în mediu a fost prevăzută semnalizare rutieră verticală și orizontală. În cazul în care, în perioada execuției, vor apărea și alte măsuri față de cele prevăzute, se va completa lista cu lucrări necesare pentru protecția mediului. La finalizarea lucrărilor aferente recomandăm următoarele:
  - curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
  - evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;
  - lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.
- *aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;*

Luând în considerare lucrările proiectate care conduc la realizarea unei cai de rulare de calitate cu asigurarea fluentei traficului, se apreciază că poluanții solizi și lichizi proveniți din exploatarea drumului și antrenati de apele de suprafață vor fi diminuați cu cca 25 %.



Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic. Refacerea semnalizarii rutiere, prin montarea indicatoarelor rutiere si executarea marcajelor longitudinale si transversale, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

- *aspecte referitoare la inchiderea /dezafectarea/demolarea instalatiei:* - nu este cazul
- *modalitati de refacere a starii initiale /reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului:* - nu este cazul

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

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

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

- proiectul propus nu intra sub incidenta prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare – conform punctului de vedere emis de Administratia Bazinala de Apa Olt-SGA Valcea nr. 6468 din data de 22.09.2022, inregistrat la APM Valcea cu nr. 13981 din data de 22.12.2022.

### 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.
- 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 substatial, actele, deciziile ori omisiunile autoritatii publice competente care fac obiectul participarii publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, otrivit 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 anexeaza 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 Ramnicu Valcea Week in data de 17-24.12.2022 si în ziarul Arena Sport in data de 28.12.-03.01.2022.

