



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE  
PROIECT

5149/2024 2.22

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de UAT ORAȘ BREZOI cu sediul în orașul Brezoi, str. Lotrului, nr. 2, județul Vâlcea pentru proiectul: “MODERNIZARE STRAZI SI DRUMURI PUBLICE IN ORASUL BREZOI, JUDETUL VALCEA – IN CADRUL PROIECTULUI – IMBUNATATIREA INFRASTRUCTURII EDUCATIONALE SI REABILITARE SPATIU URBAN – POR AXA 13”, propus a se realiza in judetul Valcea, orasul Brezoi, strada Eroilor 3 si 5, Cozia, Faget, Arinului, Panduri 1,2,3,4, Daneasa, Carol I, Ciresului, Carmen Silva, Dacia, Valea Vasilatu, Foarfeca, inregistrata la Agentia pentru Protectia Mediului Valcea cu nr. 435/12.01.2022, 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,

Agentia pentru Protectia Mediului Vâlcea in calitate de autoritate competenta pentru derularea etapei de incadrare decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 04.04.2022, și a consultării publicului interesat că proiectul: “MODERNIZARE STRAZI SI DRUMURI PUBLICE IN ORASUL BREZOI, JUDETUL VALCEA – IN CADRUL PROIECTULUI – IMBUNATATIREA INFRASTRUCTURII EDUCATIONALE SI REABILITARE SPATIU URBAN – POR AXA 13”, propus a se realiza in judetul Valcea, orasul Brezoi, strada Eroilor 3 si 5, Cozia, Faget, Arinului, Panduri 1,2,3,4, Daneasa, Carol I, Ciresului, Carmen Silva, Dacia, Valea Vasilatu, Foarfeca, 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 incidenta 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 incidenta art. 48 și art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.



b) autoritățile prevăzute în Comisia de Analiza 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) luând în considerare punctele de vedere ale membrilor CAT și în conformitate cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.

**Justificarea deciziei etapei de încadrare în raport cu criteriile din anexa 3 a Legii nr. 292/2018:**

**1) Caracteristicile proiectului:**

**a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:**

**Rezumatul proiectului:**

Investiția ce face obiectul prezentei documentații se va realiza în orașul Brezoi, județul Valcea, România. Investiția intitulată „MODERNIZARE STRAZI ȘI DRUMURI PUBLICE ÎN ORAȘUL BREZOI, JUDEȚUL VALCEA” are ca scop modernizarea următoarelor strazi din orașul Brezoi, așa cum urmează:

**1. Strada Cozia, L = 302 m**

**2. Strada Faget, L = 119 m**

**3. Strada Eroilor – Tr. 3, L = 105 m**

**4. Strada Arinului, L = 66 m**

**5. Strada Panduri – Tr. 1, L = 50 m**

**6. Strada Panduri – Tr. 2, L = 165 m**

**7. Strada Panduri – Tr. 3, L = 125 m**

**8. Strada Panduri – Tr. 4, L = 441 m**

**9. Strada Daneasa, L = 224 m**

**10. Strada Eroilor Tr. 5, L = 109 m**

**11. Strada Carol I, L = 142 m**

**12. Strada Ciresului, L = 786 m**

**13. Alea Carmen Silva, L = 880 m**

**14. Strada Dacia, L = 187 m**

**15. Strada Valea Vasilatu, L = 1053 m**

**16. Strada Foarfeca, L = 217 m**

**L<sub>total</sub> = 4971,00 m**

Prin modernizarea acestor strazi locale se va asigura accesul autovehiculelor și al echipajelor de intervenție în caz de forță majoră (salvare, pompieri, poliție) în condiții optime de siguranță și confort

Străzile, în cea mai mare parte, se desprind, de o parte și de alta, din drumul național ce duce la Voineasa, respectiv DN7A și se desfășoară în zona joasă a Lotrului și pe versanții acestuia.

Străzile se prezintă după cum urmează:

1. Strada Cozia, L = 302 m - se desprinde din DN7A, Km 0+000, pe partea dreaptă, și coboară ușor spre valea râului Lotru.

2. Strada Faget, L = 119 m - se desprinde din DN7A, km. 0+000m, pe partea stângă și coboară ușor.

3. Strada Eroilor – Tr. 3, L = 105 m - se desprinde din DN7A, km. 0+000m, pe partea stângă și coboară ușor, după care face curba stânga.

4. Strada Arinului, L = 66 m - se desprinde din DN7A, km. 0+000m, pe partea stângă și coboară ușor.

5. Strada Panduri – Tr. 1, L = 50 m - se desfășoară pe versantul drept al râului Lotru.



6. Strada Panduri – Tr. 2, L = 165 m - se desfășoară pe versantul drept al râului Lotru.
7. Strada Panduri – Tr. 3, L = 125 m - se desfășoară pe versantul drept al râului Lotru. Drumul coboară ușor.
8. Strada Panduri – Tr. 4, L = 441 m - se desprinde din strada principală, coboară pe versant de-a lungul unui zid de sprijin situat pe partea stângă, după care se desfășoară de-a lungul malului stâng al unui pârâu cu apă permanentă, traversează pârâul pe un pod de beton și se desfășoară pe malul drept al acestuia până la sfârșitul tronsonului studiat.
9. Strada Daneasa, L = 224 m - se desprinde din DN7A, km. 0+000m, pe partea stângă, se desfășoară pe teren orizontal pe primii aproximativ 110m, după care drumul traversează un canal pe un podeț de beton și urcă pe versant.
10. Strada Eroilor Tr. 5, L = 109 m - se desprinde din DN7A, km. 0+000m, pe partea dreaptă și se desfășoară spre valea râului Lotru, paralel dreapta cu un canal.
11. Strada Carol I, L = 142 m - se desprinde din DN7A, km. 0+00, pe partea stângă, traversează pe un podeț colmatat și se desfășoară pe versant, paralel cu un canal dreapta.
12. Strada Cireșului, L = 786 m - se desprinde din DN7A, km. 0+000m, pe partea dreapta și se desfășoară pe terasa râului Lotru, între râu și DN7A. Strada Cireșului are 2 ramuri (intrări) prin care se desprinde din DN7A. Are o a doua ramură, în lungime de circa 50m, care se desprinde tot din DN7A și se desfășoară paralel stânga cu un canal betonat, cu apă. După intersecția celor 2 ramuri, canalul se continuă paralel stânga cu ramura 1 (spre intrare). La intersecția cu ramura 2, strada Cireșului traversează canalul care s-a desfășurat pe partea dreaptă a intrării 2.
13. Aleea Carmen Silva, L = 880 m - se desfășoară în continuarea strazii Cireșului, pe terasa râului Lotru, la nivelul terenului stânga/ dreapta.
14. Strada Dacia, L = 187 m - se desprinde din DN7A, stânga și se desfășoară pe versant. După circa 30m, după curba, drumul se desfășoară paralel cu un canal, amenajat, betonat.
15. Strada Valea Vasilatu, L = 1053 m - se desfășoară pe malul drept al Pârâului Vasilatu. De-a lungul drumului, versantul lateral este stâncos, zonele unde stânca apare la zi, pe flancurile abrupte alternează cu zonele unde stânca este acoperită de stratul de deluviu. În cea mai mare parte, versantul este împădurit până jos.
16. Strada Foarfeca, L = 217 m - se desprinde din DN 7A, partea stângă, se desfășoară între clădiri pe primii 40m.

#### ***Categoria și clasa de importanță***

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C”- Construcții de importanță normală – în conformitate cu HG nr. 766/1997, modelul 2 sau 3 de asigurare al calității.

#### ***Categoria tehnica a strazilor***

Strazile sunt de categorie tehnica IV conform STAS 10144 pentru o viteză de proiectare de 20 km/h.

#### **Profilul transversal al strazilor**

Strazile sunt prevăzute cu profile transversale ce au platforma carosabilă de 3.00 m – 3.50 m, unele strazi au acostamente consolidate pe ambele părți de 0.50 m lățime fiecare. Pantele transversale sunt de 2.5% pentru îmbrăcăminte asfaltică, acostamentele fiind consolidate vor avea aceeași structură ca și strada modernizată deci pantele transversale pentru acostamente vor fi tot de 2.5%.

Profilul transversal este tip streasina, cu panta unică spre rigola sau spre dispozitivul de scurgere a apelor pluviale, respectiv canal în cazul anumitor strazi. Rigole sunt pereate cu dale de beton, pentru asigurarea scurgerii apelor de ploaie către podete.



Sunt folosite mai multe tipuri de rigole. Un tip de rigola este triunghiulara cu  $h_{\text{sant}}=0.35$  m, taluzele laterale cu inclinarea 2/3 de 0.70 m, iar cel cu inclinarea 1/1 de 0.35 m si o bancheta laterala spre proprietatile particulare de 0.20 m latimea, astfel latimea totala a rigolei este de 1.25 m conform profilelor transversale tip. Aceasta rigola este realizata din dale de beton C 30/37 cu grosimea de 10 cm, asezate pe un strat de nisip de 10 cm grosime. Perimetrul desfasurat al acestei rigole este de 1.55 ml.

Un alt tip de rigola folosita este o rigola de acostament, care are panta de 1:20 pe o lungime de 0.50 m, ea fiind marginita de o bordura din beton cu dimensiunea 20 x 25 pozata pe o fundatie de beton C 8/10. Aceasta rigola este realizata din dale de beton C 30/37 cu grosimea de 10 cm, asezate pe un strat de nisip de 10 cm grosime. Perimetrul desfasurat al acestei rigole este de 0.50 ml.

Un alt tip de rigola folosita este o rigola de carosabila de tip R3, care are capacul dublu armat si este asezat pe o fundatie din balast de 10 cm grosime.

Un alt tip de rigola folosit este o rigola triunghiulara ranforsata ce are  $h_{\text{sant}}=0.80$  m, taluzele laterale cu inclinarea 2/3 de 0.60 m, iar cel cu inclinarea 1/1 de 0.80 m, astfel latimea totala a rigolei este de 1.90 m conform profilelor transversale tip. Aceasta rigola este realizata din dale de beton C 30/37 cu grosimea de 10 cm, asezate pe un strat de nisip de 10 cm grosime. Perimetrul desfasurat al acestei rigole este de 2.50 ml.

Pentru anumite strazi nu se realizeaza rigole, ele avand alaturat un canal de scurgere. Acest canal a fost refacut avand o structura din beton C 30/37 cu grosimea de 0.50 m, asezat pe un strat de nisip de 0,10 m grosime si pe un strat de balast de 0,20 m grosime. Canalul are taluzele laterale cu inclinarea 1:1 de 2.00 m si fundul canalului este de 2.00 m, astfel perimetrul desfasurat al acestui canal este de 7.70 ml. Acest canal este prevazut cu parapet de protectie semi greu, amplasat langa partea carosabila.

### **In plan**

Strazile sunt prevazute cu raze minime de 12.00 m pentru viteze de 20 km/h situatie impusa de situatia juridica a proprietatilor particulare pentru a se evita exproprierea si racordate cu arce de cerc conform planurilor de situatie. Amenajarile curbilor s-au prevezaut numai in spatiu prin convertirea profilelor, in plan supralargarile nu s-au putut da, datorita situatiei terenului conform STAS 863/85.

### **In profil longitudinal**

Linia proiectata a fost impusa de situatia reala a terenului. Linia proiectata s-a cautat sa fie prevazuta in asa fel incat sa asigure scurgerea apelor atat in lung cat si lateral prin rigole, cat si o aplicare a profilelor transversale cat mai stabila, in terenul natural existent.

Racordarile verticale s-au facut cu  $R_{\text{min}} = 300$  m pentru concave si  $R_{\text{min}} = 300$  m pentru convex, cu pasul de proiectare impus de declivitati si de situatia proprietatilor adiacente.

### **Sistemul rutier**

Sistemul rutier prevazut pentru majoritatea strazilor pentru un trafic foarte usor, nerecenzat si conform expertizei tehnice, este compus din urmatoarele straturi:

- strat de uzura de 4 cm din BA 16 RUL 50/70 conf SR EN 13108-1 , AND 605-2016
- strat de legatura de 6 cm din BAD 22.4 LEG 50/70 conf SR EN 13108-1 , AND 605-2016
- strat superior de fundatie de 12 cm grosime din piatra sparta conform STAS 6400, SR EN 13242
- strat inferior de fundatie de 25 grosime din balast conform STAS 6400, SR EN 13242

Pentru Strada Panduri Tr 1 care este o strada cu sistem rutier existent din beton este prevazut:

- covor asfaltic de 6 cm grosime din BA 16 RUL 50/70 conf SR EN 13108-1 , AND 605-2016

Pentru Aleea Carmen Silva sistemul rutier este compus din urmatoarele straturi:



- strat de uzura de 4 cm grosime din BA16 RUL 50/70 conf SR EN 13108-1 , AND 605-2016
- strat de legatura de 8 cm grosime din AB 31.5 conform SR EN13108-1:2008
- strat superior de fundatie de 15 cm grosime din piatra conform STAS 6400,SR EN 13242
- strat inferior de fundatie de 25 grosime din balast conform conform STAS 6400,SR EN 13242

#### **Drumurile de acces laterale**

Sunt prevazute a fi asfaltate pe L = 25 m, cu aceiasi latime a strazi modernizate si cu acelasi sistem rutier.

Drumurile de acces laterale asfaltate sunt in numar de 2 bucati, dupa cum urmeaza:

1	Strada Faget	- pichetul B3	l = 3.00 m
2	Strada Daneasa	- pichetul 2	l = 3.50 m

#### **Scurgerea apelor**

Scurgerea apelor de pe platforma strazii este asigurata prin pantele transversale date profilelor, de 2.5%, iar in lungul strazii apele se scurg datorita declivitatiilor longitudinale. Apele care se scurg de pe platforma strazii sunt preluate in toate pozitiile de catre rigolele pereate cu dale de beton si sunt conduse catre podete sau vai existente.

Rigolele se vor realiza astfel:

1. Strada Cozia, pe o singura parte pe L = 109 m din 1 in Te 3 si din Te8 in 2, in rest fiind rigola existenta care se mentine. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.
2. Strada Faget, pe o singura parte pe L = 119 m din 1 in 3. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.
3. Strada Eroilor – Tr. 3, pe o singura parte, din 1 in 2 pe L = 105 m. Rigola de acostament cu perimetrul rigolei de 0.50 ml.
4. Strada Arinului, pe o singura parte, din 1 in 2 pe L = 66 m. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.
5. Strada Panduri – Tr. 1, rigola existenta, se mentine.
6. Strada Panduri – Tr. 2, rigola carosabila pe o singura parte din 1 in Ti4 pe L = 122 m si din Ti4 in 2 pe L = 43 m, pe o singura parte, rigola cu perimetrul de 1.55 ml.
7. Strada Panduri – Tr. 3, L = 125 m pe o singura parte, din 1 in 3 pe L = 125 m. Rigola de acostament cu perimetrul rigolei de 0.50 ml.
8. Strada Panduri – Tr. 4, pe o singura parte din 1 in 2 pe L = 432 m, fara podul existent de 9 m. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.
9. Strada Daneasa, pe o singura parte, din 1 in 3 pe L = 220 m fara podetul dalat de 4 m care se reface. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.
10. Strada Eroilor Tr. 5, canal cu lungimea de 100 ml. Perimetrul canalului este de 7.7 ml.
11. Strada Carol 1, pe o singura parte din 1 in 2 pe L = 142 m. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.
12. Strada Ciresului, pe o singura de la 1 la 9 pe L = 738 m. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml. Canal cu lungimea de 50 ml, de la 4 la 10. Perimetrul canalului este de 7.7 ml.
13. Aleea Carmen Silva, pe o singura parte pe L = 880 m din 1 in Te14. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml



14. Strada Dacia, canal cu lungimea de 200 ml. Perimetrul canalului este de 7.7 ml.

15. Strada Valea Vasilatu, rigola ranforsata pe o singura parte, din 1 in Te15 pe L = 1053 m, perimetrul rigolei = 2.5 ml

16. Strada Foarfeca, pe o singura parte, din 1 in 2 pe L = 217 m. Perimetrul rigolei este de 1.55 ml.

Se vor realiza podete tubulare cu  $\varnothing$  1000 mm, care ajuta la preluarea apelor pluviale de pe carosabil si din rigole conform planurilor de situatie, profilelelor longitudinale .

Podetele cu  $\varnothing$  1000 mm au B = 5.00 m fiecare, sunt in numar de 8 bucati si sunt dispuse dupa cum urmeaza:

1	Strada Cozia	- in pichetul Ti3, km 0 + 096 - in pichetul B10, km 0 + 287
2	Strada Faget	- in pichetul Ti4, km 0 + 095
3	Strada Panduri Tr 2	- in pichetul B5, km 0 + 158
4	Strada Panduri Tr 4	- in pichetul B2, km 0 + 059 - in pichetul Ti13, km 0 + 418
5	Strada Valea Vasilatu	- in pichetul Ti1, km 0 + 021
6	Strada Foarfeca	- in pichetul Ti2, km 0 + 130

Podetele pentru acces la proprietatile particulare ( $\varnothing$ 400 mm) si B = 4.00 m din beton C 25/30 asezate pe un radier din beton C 16/20, sunt in numar de 159 bucati si cunt conform datelor specifice fiecarui drum dupa cum urmeaza.

1	Strada Cozia	6 bucati
2	Strada Faget	12 bucati
3	Strada Arinului	2 bucati
4	Strada Panduri Tr 2	10 bucati
5	Strada Panduri Tr 3	10 bucati
6	Strada Panduri Tr 4	20 bucati
7	Strada Daneasa	20 bucati
8	Strada Carol I	12 bucati
9	Strada Ciresului	20 bucati
10	Aleea Carmen Silva	20 bucati
11	Strada Dacia	15 bucati
12	Strada Foarfeca	12 bucati

**Podete dalate din beton** cu o deschidere L=4.00m si latime totala B=5.50m, se vor realiza 3 podete transversale dalate cu L = 4 m si B = 5.50 m dupa cum urmeaza:

1	Strada Daneasa	in pichetul Ti3, km 0 + 112 - in pichetul Te6, km 0 + 190
2	Strada Ciresului	- in pichetul 4, km 0 + 126



Infrastructura : 2 culei masive, fundate direct.

Suprastructura: dala din beton armat 45 cm grosime. In sectiune transversala, podetele au latimea totala de 5.50m, avand partea carosabila de 5.00 m.

Peste dala se executa hidroizolatia si straturile caii conform sectiunii transversale tip prin tablier. Lateral podetului se va executa o bordura de parapet (40 cm) completata cu un parapet metalic de protectie a pietonilor de 50 cm inaltime. Dala se executa din beton monolit C20/25, in cofraje de lemn sprijinite pe esafodaj.

Tablierele sunt dotate cu echipamente moderne: hidroizolatie, sape de protectie a hidroizolatiei, straturi rutiere din asfalt turnat dur sau mortar asfaltic, etanse, parapeti pietonali.

Racordarea podetelor cu terasamentele de pe rampe se face cu aripi, suprafetele expuse la debitele maxime fiind protejate (peste umpluturi realizandu-se pereuri de beton sau de piatra).

Protectie maluri:

In amonte si in aval de pod, pe ambele maluri se vor realiza sprijiniri din gabioane pe lungimea totala de 40 m. Se va parea albia paraului in zona podului.

### **Ziduri de sprijin**

Este prevazut de sprijin de rambleu pe Strada Valea Vasilatu, partea dreapta,  $H_{el} = 2.30$  m si  $H_{fundatie} = 1.80$  m pe  $L = 435$  m . De la F3 – F4 ,  $L = 188$  m (km0+481 – km 0+669) de la F5 – Te15,  $L = 247$  m ( km 0+806 – km 1+053).

Paramentul zidului este de 5:1. Fundatia va fi din beton C 25/30 si elevatia din beton C 30/37. Panta coronamentului va avea inclinarea axului de drum din pozitia respectiva, iar talpa fundatiei se va executa in trepte orizontale pentru fiecare tronson de 5.00 m. In spatele zidului sunt prevazute cunete pentru captarea apei si tuburi din PVC cu  $\varnothing 110$  mm pentru evacuarea apei in afara zidului. Deasemeni in spatele zidului este prevazut un dren din bolovani de rau. Este prevazut parapete pentru siguranta circulatiei pe toata lungimea zidului, conform detaliu.

Este prevazut zid de sprijin de debleu pe Strada Panduri Tr4, partea stanga,  $H_{el} = 1.80$  m si  $H_{fundatie} = 1.30$  m pe  $L = 20$  m , de la km 0+281 – km 0+301.

Fundatia zidului de debleu se va executa prin saparea pamantului – mecanizat si manual necesitand si sprijinirea malurilor pentru evitarea posibilitatii de declansare a unor fenomene de instabilitate, atat pentru groapa de fundatie cat si pentru taluzul malului de pamant in vederea obtinerii sectiunii pentru elevatia zidurilor.

Sprijinirile pot fi din lemn sau metal si se vor executa o data cu saparea.

Daca la executia sapaturii se ivesc conducte existente (apa, gaze, electricitate, etc) ce raman in functie trebuie luate masuri pentru protejarea acestora.

Sapaturile pentru fundatia tronsoanelor de ziduri se va executa la cotele prevazute din plansele cu profile transversale curente si pe lungimi de cate 5.00 m fiecare, cu inclinarile corespunzatoare date in planse si  $h_{fundatie\ zid} = 1.30$  m pentru ca talpa fundatiei sa fie asezata pe stratul de pamant indicat de studiul geotehnic din foraj.

Elevatia zidului de debleu se va realiza dupa turnarea betonului pentru fundatie din C 25/30 conform NE012/2007, se vor executa cofrajele in mod corespunzator pentru elevatie, turnarea betonului pe tronsoane se va executa fara intrerupere.

Pentru elevatia zidului betonul va fi C 30/37 conform NE012/2007. Se va face montarea tuburilor din PVC cu  $\varnothing 110$  mm, se vor realiza barbacane in spatele zidului, se va executa un dren colector din piatra de rau, ce se sprijina pa cuneta zidului si ce dirijeaza apa (descarcarea acesteia) in afara zidului spre rigola betonata.



Deasupra drenului se va executa un capac din umplutura de argila.

Dupa intarirea betonului se executa decofrarea elevatiei, iar in spatele drenului se executa completarea cu pamant a taluzului ce va sprijini pe coronamentul zidului.

### Parapet de protectie

Este prevazut parapet de protectie de tip semi greu pe o lungime totala de 1342 ml dupa cum urmeaza:

1	Strada Eroilor Tr 5	L = 87 m
2	Strada Ciresului	L = 50 m
3	Strada Valea Vasilatu	L = 1053 m

### Semnalizare rutiera

Se preved indicatoare pentru cedeaza trecerea la intersecțiile cu drumurile principale si la intersecțiile cu drumuri secundare, ele sunt conform cu planurile de situatie si sunt in numar de 20 bucati dupa cum urmeaza.

1	Strada Cozia	1 bucata indicator STOP
2	Strada Faget	1 bucata indicator STOP 1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
3	Strada Eroilor Tr 3	1 bucata indicator STOP
4	Strada Arinului	1 bucata indicator STOP
5	Strada Panduri Tr 1	1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
6	Strada Panduri Tr 2	1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
7	Strada Panduri Tr 3	1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
8	Strada Panduri Tr 4	1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
9	Strada Daneasa	1 bucata indicator STOP 1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
10	Strada Eroilor Tr 5	1 bucata indicator STOP
11	Strada Carol I	1 bucata indicator STOP
12	Strada Ciresului	2 bucati indicator STOP 1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
13	Aleea Carmen Silva	1 bucata indicator STOP
14	Strada Dacia	1 bucata indicator STOP
15	Strada Valea Vasilatu	1 bucata indicator Cedeaza Trecerea
16	Strada Foarfeca	1 bucata indicator STOP

b) cumulara cu alte proiecte existente și/sau aprobate: - nu are leagatura directa cu alte proiecte.





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

- pietriș
- nisip
- balast
- apa

La realizarea lucrărilor, se vor utiliza materiale de construcții caracteristice tipului de lucrare efectuat (balast, nisip, agregate de rău sortate, etc), conform cu reglementările naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E., aprovizionate de la bazele autorizate. Aceste materiale vor fi în concordanță cu prevederile H.G. 766 / 1997 și Legii 10 / 1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate, la executia lucrării.

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

Principalele produse generate de activitatea de reabilitare a drumurilor, ce pot fi clasate ca deseuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

- se vor recicla deseuri re folosibile prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri, în conformitate cu încercările de laborator.

**Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

• vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul.

• depozitarea combustibilului se va face pe cât posibil departe de zonele de protecție severe ale surselor de apă sau de fântâni, la o distanță de minim 100 m.

• spalarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apă sau de fântâni.

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

- surse de emisii în aer:

Pe toată perioada proiectare-execuție-întreținere este recomandabil ca factorii locali să urmărească:

- reducerea emisiei diverselor noxe de esapament sau uzurii mașinilor, prin oprirea utilajelor și a autovehiculelor imediat după terminarea sarcinilor specifice

- la amenajarea și la compactarea sistemului rutier, balastului și pietrei sparte pot rezulta emisii de praf care să afecteze calitatea aerului, acest praf poate fi mult diminuat dacă este udat balastul și piatra sparta imediat după punerea în opera

- surse de emisii în ape:

În vederea protejării ecosistemului existent în zona de reabilitarea a drumului, au fost proiectate rigole, podete de descărcare pentru a proteja drumul și terenurile adiacente

Toate aceste lucrări au fost dimensionate conform legislației în vigoare, în conformitate cu prevederile reglementărilor de mediu.

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

Pentru faza de execuție: sursele de poluanți pentru sol pot fi hidrocarburile de petrol, ca urmare a deversărilor accidentale de carburanți și uleiuri de la utilajele, echipamentele și vehiculele de transport materiale de construcții.

Pentru protecția solului și a subsolului, la execuția lucrărilor se va folosi un număr minim de utilaje pentru a se evita eventualele scurgeri de combustibili și uleiuri uzate pe sol sau în apele de suprafață și toate lucrările vor fi supravegheate de o echipă de muncitori care va observa dacă



sunt scurgeri de la masini utilaje si autovehicule pe sol si va indeparta imediat aceste scurgeri.

**- surse de zgomot și de vibrații:**

Pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora.

Activitățile în care sunt implicate utilaje care generează zgomot nu vor fi executate în perioada de odihnă a vecinătăților punctului de lucru.

**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):**

Realizarea reabilitării drumului, nu numai că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, ci vor ajuta la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării grădinilor și locuințelor datorată inexistenței unei dirijări corecte a apelor în lungul drumului.

Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a drumului.

**2. amplasarea proiectelor:**

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

Conform Certificatului de Urbanism nr. 11 din 28.01.2022 emis de Primăria Orașului Brezoi:

**REGIMUL JURIDIC:**

- teren situat în intravilan
- proprietar Orașului Brezoi – domeniu public

**REGIMUL ECONOMIC:**

- folosința actuală – zona circulației rutiere
- destinație PUG – zona circulației rutiere
- prevederi specifice – HCL nr. 101/17.12.2020

**REGIMUL TEHNIC:**

- U.T.R. 1, 2, 3, 4, 8, 9, 10, 15
- suprafața teren = 21500 mp; POT – , CUT –
- regim de înălțime – maxim P+2
- circulației din DN 7A

**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:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Nu este necesară organizarea de șantier, toate lucrările se vor efectua pe loc. Nu se va realiza depozitare de materiale, acestea vor fi duse sau aduse cu autobasculanta și vor fi imediat puse în opera.

Muncitorii nu vor avea locație temporară cu baraci, ei fiind aduși pe lucrare dimineața și relocalați la sediul firmei seara, după terminarea programului.

- 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

Nu este cazul

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Nu este cazul

### 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 nu intră sub incidența prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare – conform punctului de vedere emis de Administrația Bazinală de Apă Olt-SGA Valcea nr. 1482 din data de 09.03.2022, înregistrat la APM Valcea cu nr. 3334 din data de 09.03.2022.

#### Condițiile de realizare a proiectului:

- ✓ Lucrările se vor realiza conform documentației tehnice depuse la APM Valcea, care a stat la baza luării deciziei etapei de încadrare;
- ✓ În situația în care, după emiterea actului administrativ al autorității competente pentru protecția mediului și înaintea depunerii documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții, documentația tehnică suferă modificări ca urmare a schimbării soluției 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 modificari.

- 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, 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 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.
- 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 „Curierul de Valcea” în data de 24.02.2022 și în data de 06.04.2022.

