



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

157/06.01.2023

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA SĂLĂTRUCEL** cu sediul în comuna Sălătrucel, strada Rîului, nr. 25, județul Vâlcea, pentru proiectul: «**MODERNIZARE ȘI REABILITARE DC 13A PATESTI-SEACA**», propus a fi realizat în comuna Salatrucel, satele Salatrucel și serbanesti, județul Vâlcea, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea cu nr. 1429/31.01.2022, 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,

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 13.05.2022, și a consultării publicului interesat că proiectul: «**MODERNIZARE ȘI REABILITARE DC 13A PATESTI-SEACA**», propus a fi realizat în comuna Salatrucel, satele Salatrucel și serbanesti, 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;



Nota: Pentru declivitati longitudinale mai mari de 6.00%, pe stratul de uzura se va aplica un tratament tip clutaj pentru sporirea rugozitatii, conform CD 16-2000.

PROFIL TRANSVERSAL

Pe drumurile proiectate, profilul transversal in aliniament va avea „panta unica” si prezinta urmatoarele elemente geometrice (Profil transversal Tip):

Drumul a fost proiectat cu:

o banda de circulatie (profil Transversal Tip)

- o latime platforma : 3.50-4.00 m
- o latime parte carosabila : 3.00 m
- o panta transversala carosabil (panta unica) : 2.50%
- o acostamente consolidate : 2 x (0.25-0.50) m

In curbele cu raze mai mici decat raza recomandabila, profilul transversal din aliniament se converteste in profil cu panta unica astfel:

- la curbele cu raze cuprinse intre raza recomandabila si raza curenta se face numai convertirea profilului transversal, care se obtine prin rotirea platformei dinspre exteriorul curbei in jurul axei drumului pana la obtinerea unei pante unice egala cu panta transversala din aliniament, inclinata spre interiorul curbei ;
- la curbele cu raze cuprinse intre raza curenta si raza minima se face supraînaltarea profilului transversal in panta unica necesara, prin rotirea platformei in jurul marginii interioare a partii carosabile nesupralargite, panta unica fiind de maxim 5%.

TERASAMENTE

Terasamentele de pamant se executa conform normelor TS si Normativului C182- 82, manual, in proportie de cca. 10% si mecanizat, in proportie de cca. 90%.

Sapaturile in teren tare constau in:

- marcarea suprafetei de sapat;
- executarea sapaturii, incarcarea si transportul pamantului la umpluturile proiectate;
- nivelarea si finisarea patului drumului si pantelor dupa sapare;
- verificarea profilului proiectat;

Umpluturile de pamant constau in:

- executarea sapaturii si transportul pamantului;
- marcarea suprafetei de umplut;
- imprastierea pamantului;
- udarea si compactarea pamantului (pe straturi succesive de max 20 cm);
- nivelarea si finisarea suprafetei;

Transportul in rambleu pe profil, pentru compensare in lungime si in depozit pana la distanta de 50 m se va face mecanizat cu utilajul de sapat, iar peste 50 m cu autobasculanta.

Pe tronsonul fara impietruire existenta Km: 2+030 – Km: 3+360 se va realiza o decapare a solului vegetal pe o grosime de **10 cm**.

Dupa realizarea decaparilor se va reface stratul de forma al drumului cu materialul rezultat din sapaturile la casetele drumurilor, in grosime de **15 cm** dupa compactare.

SISTEMUL RUTIER

Structura rutiera propusa va avea urmatoarea alcatuire:

➤ **Structura rutiera supla – se aplica pe zonele cu burdusiri si faiantari pe DC 13A:**

- **30 cm** strat de balast conform STAS 6400 si SR EN 13242;
- **15 cm** strat superior de fundatie din piatra sparta, conform STAS 6400 si SR EN 13242;



STRATUL SUPERIOR DE FUNDATIE DIN PIATRA SPARTA

Acest strat confera structurii rutiere rezistenta mecanica necesara preluarii solicitarilor datorate traficului. Impreuna cu stratul inferior de fundatie din balast, repartizeaza presiunile pe suportul structurii rutiere, astfel incat sa mentina starea de solicitare, la acest nivel, in limite admisibile.

Lucrarile constau din:

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

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

AMORSAREA CU EMULSIE CATIONICA CU RUPERE RAPIDA

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

Lucrarile constau din :

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

STRATUL DE LEGATURA DIN BETON ASFALTIC DESCHIS CU PIETRIS CONCASAT (BADPC 22.4 LEG. 50/70)

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

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

Lucrarile constau din:

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



RIGOLE DE ACOSTAMENT CU SECTIUNE PAVATA

Pentru preluarea si conducerea apelor pluviale de pe partea carosabila a fost prevazute rigole de acostament la marginea partii carosabile, cu sectiunea pavata conform STAS 10 796/2-79, si include:

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

RIGOLE CAROSABILE

Pe tronsoanele cu fenomene de eroziune, dar și cu front stradal îngust, au fost amplasate rigole cu secțiune betonată acoperite cu placute carosabile, amplasate la marginea părții carosabile, conform STAS 10 796/2-79.

Corpul rigolei se va executa din beton C 30/37, armat cu o plasă de sarmă cu ochiuri 100 x 100 mm, d=8mm, iar placutele carosabile din beton armat C 35/45.

RIGOLE CAROSABILE RANFORSATE

Pe tronsoanele care necesită consolidarea taluzului de debleu, rigolele se vor executa cu „umar” He= variabil (max. 2 m) din beton armat C30/37, prevăzut cu barbacane PVC d=90 mm, amplasate la 3.00m.

PODETE

PODETE TIP RIGOLA CAROSABILA

În zonele de racord cu drumurile laterale intersectate, dar și pentru descărcarea rigolelor de acostament amonte au fost prevăzute rigole cu secțiune betonată acoperite cu placute carosabile, amplasate transversal.

PODETE TUBULARE DIN TEAVA CORUGATA D=600, D=800, D=1000 MM

Podetele tubulare sunt constituite din 3 părți distincte: fundația, tubul propriu-zis și racordările cu terasamentele.

Fundația este flexibilă și constă dintr-un pat de balast în grosime de 30 cm și un strat de pozare din nisip-10 cm, constituind elementul de legare la teren a podețului. Patul peste care se așterne fundația se curăță în prealabil de resturile de materiale lemnoase, sol vegetal sau alte materiale organice până la stratul de teren sănătos; acolo unde terenul prezintă denivelări pronunțate în lungul podețului și în zonele adâncite, legătura cu terenul natural se face prin subzidiri din piatră brută, sub stratul de fundație.

Racordările cu terasamentele se fac prin timpane din beton armat și camere de cadere amonte/ aripi aval.

Tuburile cu diametrul D=600, D=800 și D=1000 mm vor fi din țeava corugată din polietilenă de înaltă densitate, Clasa de rigiditate SN8.

PODETE CU STRUCTURA METALICA DIN TABLA ONDULATA

Pe DC 13A la Km: 1+645.00, Km: 3+340.00, Km: 6+638.00 și Km: 6+922.00 au fost prevăzute podete din tablă ondulată tip VM 2 Diam.=1.94/1.60 m, L=6.00 m, care înlocuiesc podete existente aflate în stare avansată de degradare.

Pe Ulita „La Preotesti” la Km 0+035.00 și pe DC 13A la Km: 0+880.00, Km: 3+614.00 și Km: 3+876.00 au fost prevăzute podete din tablă ondulată tip VM 5 Diam.=2.89/2.07 m, L=6.00 m, care înlocuiesc podete existente aflate în stare avansată de degradare.



PARCARE

La Km: 0+910.00, pe partea dreapta, se va amenaja o parcare care va avea acelasi sistem rutier ca cel al drumului. Aceasta va contine 4 locuri (2.5 x 5.00 m) delimitate prin marcaje si bordura mica 10x15 cm. Langa parcare se va amenaja si un spatiu verde de 9 mp. Parcarea se va realiza pentru a deservi biserica din sat.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:

Proiectul nu depinde de alte proiecte planificate sau existente.

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

Pentru executia lucrării se vor utiliza materiale de constructie agrementate conform legislatiei nationale si standardelor armonizate cu **legislatia U.E.**, respectiv **H.G. 766/96** si **Legii 10/95**, dupa cum urmeaza:

➤ Agregate minerale:

- Nisip
- Balast
- Piatra sparta

Agregatele minerale vor fi procurate din bastiere si cariere autorizate.

➤ Betoane asfaltice

Betoanele asfaltice vor fi procurate din statii de mixturi asfaltice autorizate.

➤ Beton de ciment:

Betonul de ciment va fi procurat din statii de beton autorizate.

Materiale principale vor fi asigurate de catre antreprenor conform legislatiei in vigoare si vor fi atestate si verificate.

In perioada de functionare a investitiei se vor folosi acelesi tipuri de materiale, necesare pentru intretinerea corespunzatoare a investitiei.

d) cantitatea si tipurile de deseuri generate/gestionate:

LISTA DEȘEURILOR (CLASIFICATE ȘI CODIFICATE ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE LEGISLAȚIEI EUROPENE ȘI NAȚIONALE PRIVIND DEȘEURILE), CANTITĂȚI DE DEȘEURI GENERAT
Inventarul tipurilor și cantităților de deșeuri ce vor fi produse, inclusiv clasa de pericolozitate;

- Procesele tehnologice pentru executia lucrărilor;
- Deseuri constructii: 17 01 01- beton 17 02 01 - lemn, 17 03 02 - asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01, 17 04 05 - fier și oțel, 17 04 07 - amestecuri metalice, 17 05 04 - pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03, 17 05 08 - resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07, 17 09 04 - amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03
- Deseuri municipale si asimilabile: 20 03 01 - deșeuri municipale amestecate.

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

Denumire deseu	Cod deseu	Eliminare /Valorificare deseu	Cantitati
Beton	17 01 01	Cantitațiile de beton ramase sunt concasate si utilizate la fundarea strazilor ce formează structura rutieră. Cantitațiile neutilizate vor fi eliminate la un depozit de deseuri inerte în județ	cca 6 mc



preda centrelor de reciclare autorizate din zona, deseurile de tipul betonul, pietrei, balastului etc. vor fi predate statiilor de concasare autorizate, iar cele ce nu pot fi valorificate vor fi predate operatorului de salubritate autorizat din zona.

- ↓ Solul excavat se reutilizează pe cat posibil ca material de umplutura. Solul contaminat va fi considerat material de deseuri si depozitat în consecinta. Surplusul de sol va fi depozitat in locurile aprobate.

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

e) Poluarea și alte efecte negative:

- surse de emisii în aer:

POLUAREA AERULUI ÎN FAZA DE CONSTRUCȚIE

Poluarea aerului poate rezulta din activitățile de construcție, în special sub forma de emisii de la vehicule și echipamente de construcții. Se preconizează ca aceste efecte vor fi limitate, relativ de scurta durată (de obicei lucrările de construcție avansează rapid) și trecătoare. Aceasta mai ales în contextul în care lucrările se desfășoară în afara mediului rural, în cea mai mare parte. Totodată, echipamentele și mașinile ce vor fi utilizate pentru aceste lucrări vor trebui să se încadreze în standardele de emisie din România.

Caracteristica fazei de construcție va fi apariția surselor de emisii difuze:

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

Poluanți specifici:

- Particule și praf – curățarea terenului, transportul și manevrarea deseurilor de construcție, transportul și manevrarea materialelor de construcție (nisip, pietris etc.), lucrările de construcție etc.
- Monoxid de carbon CO, oxizi de azot (NO_x), hidrocarburi, particule, fum – vehicule și mașini mobile nerutiere, alte motoare.

Se recomandă ca în timpul lucrărilor să se utilizeze numai utilaje și mijloace de transport corespunzătoare normelor EURO IV, EURO V, sau EURO VI, cu motoare diesel care produc cantități mici de monoxid de carbon și nici un fel de emisii de Pb. Utilajele de construcție trebuie să fie foarte bine întreținute pentru a minimiza emisiile de gaze.

Autocamioanele încărcate cu materiale fine ușor antrenate de vânt trebuie acoperite în mod corespunzător.

Procesele tehnologice mari generatoare de praf, vor fi reduse în perioadele de vânt puternic și se va utiliza permanent umezirea suprafețelor nepavate.

Viteza de circulație trebuie restricționată și pe suprafața drumurilor va trebui să se aplice la intervale regulate apă sau alte substanțe de fixare, cu aditivi, a prafului.

Intrucât oricărui antreprenor i se impune prin lege să aibă un plan de măsuri privind valorile concentrațiilor poluanților emiși în atmosferă, care să nu depășească limitele admisibile conform reglementărilor în vigoare, se poate aprecia că se va evita poluarea semnificativă a aerului.

Printr-o întreținere corectă a utilajelor și mașinilor de transport, se va realiza o ardere optimă a carburantului, reducând emisiile în aer datorate arderilor incomplete (oxid de carbon, hidrocarburi ușoare, oxid și bioxid de sulf, etc.)

Datorită caracterului temporar al lucrărilor, vom considera numai valorile limită orare pentru SO₂ și NO_x, valoarea limită pe 8 ore pentru CO și valoarea limită zilnică pentru PM și SO₂ pentru protecția sănătății umane stabilite prin **Ordinul MAPM nr. 592/2002** și marjele respective. Se preconizează depășirea valorilor limită în perioada construcției, dar nu și a marjelor de toleranță.

O problemă deosebită în privința emisiilor atmosferice este praful de pe șantierele în lucru.



LUCRĂRILE ȘI DOTĂRILE PENTRU PROTECȚIA SOLULUI ȘI A SUBSOLULUI

Măsuri de diminuare a poluării și a impactului asupra solului și subsolului care sunt valabile și pentru protecția apelor de suprafață și subterane:

- Deseurile rezultate în timpul execuției lucrărilor precum vor fi depozitate corespunzător cu avizarea organelor în drept;
- Deseurile menajere provenite din activitatea personalului ce se desfășoară în incinta punctului de lucru se colectează în containere amplasate în locuri speciale, care se golește periodic la rampa de salubritate. Activitățile de colectare și evacuare periodică a deșeurilor provenite din activitățile de șantier reduc posibilitățile de poluare a solului și subsolului;
- Depozitarea materiilor prime în locurile special prevăzute și gospodărirea corespunzătoare a acestora;
- Imprejmuirea și semnalizarea corespunzătoare a punctului de lucru;

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

- surse de zgomot și de vibrații:

POLUAREA FONICĂ ÎN FAZA DE CONSTRUCȚIE

În perioada de execuție, punctual, în zonele de activitate a utilajelor, în perioadele de lucru și în imediată apropiere a acestora, se pot atinge valori ridicate ale nivelului de zgomot, de ordinul $L_{eq}=90$ dB(A). Prin îndepărtarea de sursă, nivelul de zgomot se reduce cu 6 dB(A) pentru fiecare dublare a distanței. La aproximativ 50 m de sursă, nivelul de zgomot va fi de aproximativ $L_{eq} = 70-75$ dB(A).

O măsură semnificativă de reducere atât a zgomotului cât și a noxelor emise de utilaje în cadrul lucrărilor o reprezintă evaluarea foarte atentă a utilajelor din dotare (sau cu posibilități de închiriere) ale ofertanților pentru lucrările de construcții, putându-se prevedea de către proiectant în documentația de licitație obligativitatea utilizării în timpul lucrărilor de modernizare numai a utilajelor și echipamentelor care corespund anumitor norme de poluare acustică și cu noxe (conform SR 10009/2017 - Acustică urbană - Limite admisibile ale nivelului de zgomot).

O altă măsură pentru protejerea împotriva zgomotului o reprezintă programul de lucru aprobat pentru constructor. Astfel, programul de lucru pentru se va putea stabili ținându-se cont că majoritatea oamenilor sunt la lucru între orele 7:30 AM și 18:00, între aceste ore zgomotele afectând un număr redus de persoane, iar intervalul de odihnă al oamenilor este în general cuprins între orele 22:00 și 07:00.

Se va asigura stoparea tuturor echipamentelor, inclusiv a vehiculelor, în momentele când nu sunt utilizate efectiv, inclusiv pe timpul încărcării și descărcării autovehiculelor folosite pentru transport. Pe baza datelor privind puterile acustice ale surselor de zgomot, se estimează că în șantier, în zona fronturilor de lucru vor putea exista niveluri de zgomot de 90 dB(A), pentru anumite intervale de timp. Rezultă evident că trebuie să se limiteze pe cât posibil traficul pentru șantier cautându-se rute care prin topografia lor să afecteze din punct de vedere al zgomotelor un număr cât mai mic de persoane. Itinerariul rutelor de transport trebuie studiat cu atenție pentru a evita pe cât posibil tulburările cauzate de zgomot și vibrații și apoi respectat cu strictețe.

Basculantele, mai ales, vor trebui să funcționeze cât mai departe posibil de așezările umane.

Distributia activităților pe șantierul de construcție trebuie studiată astfel încât activitățile producătoare de zgomot să fie izolate.

Depozitarea materialelor pe șantierul de construcție trebuie să se facă astfel încât să se creeze bariere acustice în direcția așezărilor umane.

Sistemul de absorbție a zgomotului cu care sunt dotate utilajele trebuie întreținut în mod regulat.

Se apreciază că impactul privind zgomotul este temporar, generat numai pe parcursul execuției lucrărilor.



Având în vedere faptul ca lucrarile se vor desfasura in actuala ampriza a drumului, nu vor fi necesare taieri de arbori, vegetatie.

Flora poate fi afectata de emisiile de substante poluante care se pot depune pe plante sau pot patrunde in organismul acestora prin depunerea pe sol si infiltrarea odata cu apele pluviale.

Ocuparea temporara de terenuri, poluarea potentiala a solului, etc., au efecte negative asupra vegetatiei in sensul reducerii suprafetelor vegetale si uneori a pierderii calitatii initiale.

Pentru a proteja de distrugere vegetatia actuala, va trebui sa se acorde atentie maxima selectarii rutelor ocolitoare prevazute si a drumurilor de acces la santierele de constructie.

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):

Gospodariile amplasate in zona lucrailor se afla la o distanta cuprinsa intre 10-20 m. In zona studiata nu se regasesc monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție sau zone de interes tradițional.

LUCRĂRILE, DOTĂRILE ȘI MĂSURILE PENTRU PROTECȚIA AȘEZĂRILOR UMANE ȘI A OBIECTIVELOR PROTEJATE ȘI/SAU DE INTERES PUBLIC

Asupra asezarilor umane va exista un impact negativ, de o anumita durata, in perioada de executie, prin marirea traficului greu in zona, prin zgomotul produs de functionarea utilajelor pentru lucrari.

Constructorul trebuie sa fie obligat sa efectueze lucrarile astfel incat sa nu interfereze in mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea si ocuparea drumurilor publice.

Nu se vor utiliza proprietati private pentru depozitare de materiale, drumuri ocolitoare si alte instalatii legate de constructie si statii de preparare fara acordul scris al proprietarului sau concesionarului si fara plata unei compensatii, daca este cazul.

Constructorul va trebui de asemenea sa selecteze, sa amenajeze si sa plateasca, daca este cazul, amplasamentele drumurilor ocolitoare, ale depozitelor de utilaje sau a altor amenajari necesare desfasurarii lucrarilor de constructie.

Dupa incheierea lucrarilor, zona trebuie curatata si refacuta spre satisfactia proprietarului.

Drumurile de acces la proprietati trebuie sa fie garantate dupa finalizarea lucrarilor.

Impactul asupra populatiei in perioada de constructie va fi legat de zgomotul/praful generat de lucrarile de constructie si de congestionarea circulatiei.

Prin realizarea lucrarilor proiectate, in principal prin fluentizarea circulatiei rutiere in zona, se asigura conditii corespunzatoare de functionare pentru obiectivele comerciale, industriale, turistice, de servicii etc.

Prin fluentizarea circulatiei, pentru obiectivele si locuitori, se vor asigura conditii mai bune de deplasare, aprovizionare si activitate.

Proiectul de refacere este important pentru asigurarea posibilitatii de transport rutier imbunatatit la nivel local dar si regional.

Pe parcursul lucrarilor se va urmari ca accesele la imobilele din zona sa nu fie obturate, iar locuitorii sa poata circula fara restrictii pe tot parcursul executiei lucrarilor.

In perioada de executie a lucrarilor se vor lua urmatoarele masuri pentru protejarea mediului social-uman

- supravegherea si controlarea modului de expunere a lucrarilor in mediul in care acestia isi desfasoara activitatea;



Lucrări necesare organizării de șantier:

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

LOCALIZAREA ORGANIZĂRII DE ȘANTIER: - Nu este cazul.

DESCRIEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI A LUCRĂRILOR ORGANIZĂRII DE ȘANTIER
Nu este cazul.

SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU ÎN TIMPUL ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Reprezentate de produsele petroliere rezultate din activitatea de întreținere a utilajelor care, antrenate de apele meteorice, afectează atât apele de suprafață cât și apele subterane. Astfel, constructorul va asigura utilaje și echipamente aflate în stare bună de funcționare, fără improvizații ce pot genera scurgeri de lubrifianți sau combustibil.

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

DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU
Nu este cazul.

LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII

În cazul în care este necesară ocuparea temporară a unor suprafețe de teren acestea vor fi refacute la starea inițială.

ASPECTE REFERITOARE LA PREVENIREA ȘI MODUL DE RĂSPUNS PENTRU CAZURI DE POLUĂRI ACCIDENTALE

Situații identificate de risc potențial; zonele și factorii de mediu posibil a fi afectați:

Riscul poluarilor accidentale în perioada de execuție este mai mare decât în perioada de exploatare a drumului din cauza specificului traficului de șantier (mașini mari încărcate cu materiale de construcție).

Pentru micșorarea acestui risc șantierul va fi semnalizat corespunzător și vor fi stabilite drumurile pe care utilajele și mașinile de transport vor circula.

Pe perioada execuției lucrărilor, șantierele pot fi o sursă de insecuritate a traficului, probabilitatea înregistrării de accidente rutiere fiind amplificată.

Siguranta circulației vehiculelor și a pietonilor poate fi asigurată prin eliminarea cauzelor care pot conduce la accidente.

Se apreciază că nu sunt necesare lucrări speciale de refacere a amplasamentului.

În cazuri speciale, aparute în urma unor evenimente deosebite (calamități, etc.) când exploatarea lucrării pune în pericol vieți omenești, aceasta se va închide traficului până la remedierea situației.

Se pot considera evenimente deosebite evenimentele provenite din următoarele cauze:

- accidente de circulație pe drum;
- efectuarea unui transport greu, agabaritic care a produs stricăciuni;
- constatarea unor deteriorări grave din cauze interne ale structurii;
- apariția unor deformații vizibile;
- inundații, viituri, alte calamități naturale;
- efecte hidraulice din scurgerea apelor mari lângă drum;

Analiza de risc urmărește identificarea factorilor ce pot afecta indicatorii de performanță financiară și economică a investiției precum și gradul de influență asupra valorilor acestora.



- decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.
- Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicițe autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin(3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștință publicului a deciziei.
 - Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plingerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.
 - Procedura de soluționare a plingerii prealabile prevăzută la art. 22 alin(1) este gratuită și trebuie să fie gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.
 - La finalizarea proiectului autoritatea competentă pentru protecția mediului care a parcurs procedura (APM Valcea) verifică respectarea prevederilor deciziei etapei de încadrare.
 - 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 „Impact Real” în data de 01-05.03.2022 și în data de 05.01.2023.

