



Nr. 1480 din 31.01.2023

## DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

### PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **Comuna Tomsani**, cu sediul social în județul Valcea, comuna Tomsani, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea cu nr. 15163 din 18.10.2022, 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;
- Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,
- Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare,

**Agentia pentru Protecția Mediului Vâlcea** decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 20.01.2023, (p.v. nr.1027) că proiectul: **„Modernizare și reabilitare drumuri de interes local în comuna Tomsani, județul Vâlcea”**, propus a fi realizat în județul Valcea, comuna Tomsani, sat Tomsani, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

#### Justificarea prezentei decizii:

**I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:**

- a) proiectul intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, pct. 13.a) (Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 22 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);
- b) din analiza listei de control pentru etapa de încadrare rezultă că proiectul nu are un impact semnificativ asupra mediului;
- c) autoritățile care au participat la ședința colectivului de analiză tehnică nu au exprimat puncte de vedere cu privire la informațiile prezentate de titularul proiectului în etapele procedurii care să conducă la continuarea procedurii evaluare a impactului asupra mediului;
- d) în raport cu criteriile din Anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.



## 1) Caracteristicile proiectului:

### a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Lucrarile de punere în siguranța a drumurilor locale se va face pe traseul existent.

S-a propus reabilitarea și asfaltarea drumurilor locale DC 133, DC 133A, DC153, DC 141, DC 148 A și a strazilor Cărpeneș, Streji, Cartof, Zaharia și Valea Neagoții.

**Lungimea totală a drumurilor investigate este L = 8.738 m**

**Situația ocupării definitive de teren de lucrările proiectate = 50.780 mp.**

- S platformă drum - 38.228,50 mp;
- S parte carosabilă - 33.405,75 mp
- S șanțuri pereate proiectate+reparate - 9.367,40 mp;
- S rigolă triunghiulară - 2.082 mp);
- S canal betonat - 412,20 mp;
- S gabioane pod DC 148A+zid sprijin gabioane Valea Neagoții - 690 mp

*Principalele lucrări de intervenție*

- consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural;
- protejarea, repararea elementelor nestructurale și/sau restaurarea elementelor arhitecturale și a componentelor specifice, după caz;
- intervenții de protejare/conservare a elementelor naturale și antropice existente ;
- demolarea parțială a unor elemente structurale/nestructurale, cu sau fără modificarea configurației și/sau a funcțiunii existente a construcției;
- introducerea unor elemente structurale/nestructurale suplimentare;

### Situația proiectată

**1. Drum comunal DC 133 – Modârceni** (pietruit), L – 0,425 km, dispus astfel:

- Sector 1, L – 0,253 km ;
- Sector 2 ,L – 0,172 km.

*Pe ambele sectoare se aplică profilul tip 3*

- lățime platformă drum – 4.5 m; lățime parte carosabilă - 4 m;
- lățime acostamente – 2 x 0.25m asfaltate și se vor consolida cu piatră spartă 2 x 0.25m;
- pantă transversală în aliniament – pantă unică 2,5%; pantă transversală acostament – 4%.

*Structură rutieră*

- Strat de rulare, 4cm grosime din beton asfaltic BAPC16
- Strat de legatură, 5cm grosime, beton asfaltic deschis BADPC 22,4
- Strat de bază din piatră spartă 15 cm;
- Fundație din balast realizată din pietruirea existentă care se completează,

*Podete existente și proiectate*

- km 0+016 (pichet 1') podet tubular existent, se amenajează cu cameră de cădere+timpane, se racordează cu canal betonat proiectat.
- km 0+060 , podet tubular existent, se amenajează cu cameră de cădere+timpane;
- km 0+170, podet tubular existent, se amenajează cu cameră de cădere+timpane;

*Scurgerea apelor pluviale* - au fost proiectate șanțuri și rigole pe o lungime de 82 m.

**2. DC 133A – Chiceni – L – 2,152 km** (1.870 m asfaltat+282 m pietruit), este dispus astfel:

- Sector 1, cu originea în DJ646 (asfaltat), L-0,850 km ;
- Sector 2, cu originea în DJ646 (pietruit), L – 0,250 km;
- Sector 3 ,cu originea în DC153 (1020 m asfaltat + 32 m pietruit), L – 1,052 km.

*Pe Sector 1 și Sector 3 (tronson asfaltat L-1.020 m), se aplică profilul tip 2*

- lățime platformă drum 4.5 m; lățime parte carosabilă 4 m;
- lățime acostamente – 2 x 0.25m asfaltate;

*Structură rutieră*

- Sistemul rutier existent se repară prin decaparea zonelor cu defecte structurale sau de suprafața și se plombează cu asfalt BADPC22.4;



- Strat de uzură, 6cm din beton asfaltic BAPC16

Pe Sectorul 2 si pe Sectorul 3 (tronson pietruit L-32 m) se aplică profilul tip 3

Structură rutieră - identica cu structura rutiera de la DC 133

• Sector 1, cu originea în DJ646, (asfaltat), L – 0,850 km

Podete existente și proiectate

- km 0+250, podet tubular nou  $\Phi$  600mm., L- 6m, se racordează cu șanț pereat proiectat;

- km 0+837, podet tubular existent, se amenajează cu cameră de cădere +timpane, se racordează cu șanț pereat proiectat.

Surgerea apelor pluviale au fost proiectate șanțuri și rigole;

Lungime totală șanturi pereate proiectate 1.584 m din care șanț pereat dreapta 808m si podete de acces.

Drumuri laterale (2 buc), se amenajează cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat, pe o lungime L-15m.

Siguranța circulației - marcaje longitudinale și transversale; indicatoare rutiere;

• Sector 2, cu originea în DJ646 (pietruit), L – 0,250 km;

Siguranța circulației - marcaje longitudinale și transversale; indicatoare rutiere;

• Sector 3, cu originea în DC153 (1.020 m asfaltat + 32 m pietruit), L – 1,052 km

Podete existente si proiectate

- km 0+295, podet tubular existent, se amenajeaza camera de cădere+timpane, se racordează cu șanțul pereat existent pe drumul lateral, se continuă cu un sant pereat L-20m;

- km 0+430, km 0+430 si km 0+395, podet tubular nou  $\Phi$  600mm, L- 7 m;

- km 0+885, podet tubular nou  $\Phi$  1000mm, L - 9m;

Surgerea apelor pluviale - au fost proiectate șanțuri și rigole;

Lungime totală șanturi pereate proiectate - 1.353m din care șanț pereat dreapta 876 m.

Rigolă carosabilă acoperit cu capace carosabile

- km 0+848 – 0+860 , dreapta, L – 12 m, - podete de acces, L-200ml.

Drumuri laterale (3 buc) se amenajează cu aceeași structura rutieră utilizată la drumul proiectat, pe o lungime L-15m.

### **3. Drum comunal DC 153 Băltățeni, L –cu originea în DJ 646 , L-0,940km**

• Sector 1, cu originea în DJ646 (asfaltat), L – 0,744 km ;

• Sector 2, cu originea în DJ646 (pietruit), L – 0,196 km;

Pe Sectorul 1, se aplică profilul tip 2 asemenea sector 1, DC 133A

Structură rutieră

- sistemul rutier existent se repară prin decaparea zonelor cu defecte structurale sau de suprafața și se plombează cu asfalt BADPC22.4;

- strat de uzură, 6 cm din beton asfaltic BAPC16

Pe Sectorul 2, se aplică profilul tip 3 – idem profil DC133

Structură rutieră – idem structura rutiera DC 133

• Sector 1, cu originea în DJ646 (asfaltat), L – 0,744 km ;

Podete existente si proiectate

- km 0+371, podet tubular existent, drum lateral, se amenajeaza camera de cadere+timpane , si se racordează cu șanț pereat proiectat;

- km 0+407, podet tubular existent, transversal, se amenajeaza camera de cadere+timpane;

- km 0+588, podet tubular nou  $\Phi$  600mm, L- 9m.

Surgerea apelor pluviale, au fost proiectate șanțuri și rigole

- lungime totală șanturi pereate proiectate – 333m din care sant pereat dr. 283 m

- Ltot rigola triunghiulară stg =100m

- podete acces – 200ml.

Drumuri laterale (2 buc) se amenajează pe o lungime de 15 m, cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat.

• Sector 2, cu originea in DJ646 (pietruit), L – 0,196 km



Podete existente și proiectate

- km 0+830, podeț tubular nou  $\Phi$  600mm, L- 9m;

Scurgerea apelor pluviale - au fost proiectate șanțuri și rigole

Lungime totală șanțuri pereate proiectate – 189m, din care sant pereat dr.-50m

Drumuri laterale (1 buc) se amenajează pe o lungime de 15 m, cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat.

**4. Drum comunal DC 141-Mestecăniș, L – 0,635 km**

Pe drumul studiat se aplică profilul tip 1

- lățime platformă drum – 6.0 m; lățime parte carosabilă - 5.0 m;

- lățime acostamente – 1 x 0.5m asfaltat pe partea dreaptă, 1x 0.5m din piatră spartă, h=15cm pe partea stângă;pantă tip acoperiș –2,5%;pantă transversală acostament – 4%.

Structură rutieră

- Strat de rulare, 4cm grosime, din beton asfaltic BAPC16;

- Strat de legătură, 5cm grosime, beton asfaltic deschis BADPC 22,4,;

- Strat de bază din piatră spartă 15 cm;

- Fundație din balast realizată din pietruirea existentă care se scarifică, se completează, se nivelează și se compactează asigurând o grosime minimă de grosime 30 cm.

Podete existente și proiectate

- km 0+471, podeț tubular nou  $\Phi$  1000mm, L- 8m ;

Scurgerea apelor pluviale - au fost proiectate șanțuri și rigole

- Lungime totală șanțuri pereate proiectate – 1270m, din care sant pereat dr. 635m

- podețe acces proprietăți – 70 ml

Drumuri laterale - (1 buc) se amenajează pe o lungime de 15 m, cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat, km 0+624, stânga;

**5. Drum comunal DC 148 A – Delureni-Niculești, cu originea în DC 148A, L – 0,560 km**

Pe drumul studiat, se aplică profilul tip 2

Structură rutieră - se aplica structura idem DC 153 Baltateni, Sector 1

Podete existente și proiectate

- km 0+067, podet tubular  $\Phi$  600mm, existent (intersecția cu Strada Valea Neagotii),

- km 0+ 188, podet tubular  $\Phi$  600mm, existent, (intersecția cu Ulița Bisericii),

- km 0+268 , podet tubular  $\Phi$  600mm, existent, (intersecția cu drum lateral stanga), se amenajează cu cameră de cădere și timpane se racordează cu șanțul pereat proiectat.

Scurgerea apelor pluviale

- sant pereat proiectat stanga/ dreapta, L - 640 m

- podețe de acces la proprietăți 80 m; podețe de acces la proprietăți existente de reparat 50 m.

Drumuri laterale - se amenajează cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat;

- km 0+ 188, dreapta, Ulița Bisericii, L - 15 m , km 0+268, stânga, L-15 m.

Pod BA, deschidere L – 8 m, km 055.

**6. Strada Cârpeniș, cu originea în DC 148, L- 2,043 km**

• Sector 1, cu originea în DC148 (asfaltat), L – 0,523 km;

• Sector 2, cu originea în DC148 (pietruit), L – 1,520 km;

Profilul tip 2, se aplică de la km 0+000-0+523

Structură rutieră - se aplica structura idem DC 153 Baltateni, Sector 1

Profilul tip 3, se aplică de la km 0+523-0+575

Structură rutieră- conform tip profil de drum, idem structura rutiera DC133 Modarceni

Profilul tip 7, se aplică de la km 0+575-2+043

-lățime platformă drum – 4.0 m; lățime parte carosabilă - 3.5 m;

- lățime acostamente 2 x 0.25m asfaltate, se completează variabil stânga/dreapta cu piatră spartă h=15cm;

-pantă transversală în aliniament – pantă unica 2,5%; pantă transversală acostament – 4%.

Structură rutieră - conform tip profil de drum, idem structura rutiera DC133 Modarceni



- Sector 1, cu originea în DC148, (asfaltat), L – 0,523 km

Podete existente și proiectate

- podete tubulare existente, se amenajează cameră de cădere+timpane, și se racordează cu șant pereat proiectat la km 0+349 și km 0+433,

Scurgerea apelor pluviale

- șanț pereat proiectat L – 587m din care șant pereat proiectat dr. 357m;  
- rigolă triunghiulară dr. proiectată L – 152m ;- podețe de acces la proprietăți – 200 ml.

- Sector 2, cu originea în DC148, (pietruit), L – 1,520 km

Podete existente și proiectate

- km 0+542, podeț tubular nou  $\Phi$  1000mm; km 0+780, podeț tubular nou  $\Phi$  600mm; km 0+929 podeț tubular nou  $\Phi$  600mm;

- km 0+925, drum lateral dreapta, rigola acoperita cu elemente prefabricate, L- 6m;

- km 1+490, drum lateral dreapta, rigola acoperita cu elemente prefabricate, L- 7m;

- km 1+245, podeț dalat nou în amonte canal betonat; km 1+988, podeț tubular nou  $\Phi$  800mm, L- 9m.

Zid de sprijin- km 0+591–0+682, L-91m; km 0+591–0+682, parapet metalic, L-91 m;

Scurgerea apelor pluviale

- șant pereat proiectat dr.- 49m; - rigola triunghiulară proiectată dr. - 401m

Drumuri laterale (3 buc) se amenajează pe o lungime de 15 m, cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat.

Stații de încrucișare realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului proiectat (3 buc, 35 mp/buc).

**7. Strada Streji, cu originea în DC148, L –0, 545 km (515 m asfaltat + 30 m pietruit)**

- Sector 1, cu originea în DC148 (asfaltat), L-515m;

- Sector 2, cu originea în DC148 (pietruit), L - 30m;

Pe Sector 1, se aplică profilul tip 4

- lățime platformă drum – 3.5 m; lățime parte carosabilă - 2.75 m; lățime acostamente – 2 x 0.375m asfaltate; pantă transversală în aliniament – pantă unică 2,5%; pantă transversală acostament – 4%.

Structură rutieră

- Sistemul rutier existent se repară prin decaparea zonelor cu defecte structurale sau de suprafață și se plombează cu asfalt BADPC22.4;

- Strat de uzură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAPC16

Pe Sector 2 , se aplică profilul tip 5

-lățime platformă drum – 3.5 m; lățime parte carosabilă - 2.75 m; lățime acostamente – 2 x 0.375m asfaltate, se completează variabil stânga/dreapta cu piatră spartă h=15cm; pantă transversală în aliniament – pantă unică 2,5%; pantă transversală acostament – 4%.

Structură rutieră

-strat de rulare, 4cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAPC16;

-strat de legătură, 5cm grosime după compactare, beton asfaltic deschis BADPC 22,4;

-strat de bază din piatră spartă 15 cm;

-fundatie din balast realizată din pietruirea existentă care se scarifică, se completează, se nivelează și se compactează asigurând o grosime minimă de grosime 30 cm.

- Sector 1, cu originea în DC148, L – 515m

Podete existente- km 0+474, podet tubular existent, se amenajează cu cameră de cadere+timpane, se racordează cu rigola triunghiulară proiectată;

Scurgerea apelor pluviale

- rigolă triunghiulară proiectată dr.=416m

- podețe de acces la proprietăți – 80 ml.

- Sector 2, cu originea în DC148, L – 30m

Scurgerea apelor pluviale- rigolă triunghiulară proiectată dr. L=30m





## **8.STRADA CARTOF, L – 0,444 km**

*Pe traseul drumului studiat, se aplică profilul tip 7- idem strada Caepenis*

*Structură rutieră - conform tip profil de drum, idem structura rutiera DC133 Modarceni*

*Podete tubulare existente și proiectate*

- km 0+016, podet tubular existent, subdimensionat se înlocuiește cu podet proiectat  $\Phi$  800mm și se racordează cu canalul betonat;

- km 0+107, podet tubular existent  $\Phi$  800mm, se amenajeaza cu cameră de cădere si timpane și se racordeaza cu canalul betonat;

- km 0+216, podet tubular nou  $\Phi$  800mm, L – 6m .

*Surgerea apelor pluviale*

- șanț pereat proiectat dr.=201m , sant pereat proiectat stg.=26 m

- canal betonat, H=0.8m, L = 122m; - podete acces la proprietăți – 60 ml;

## **9. Strada Zaharia, L- 0,544 km (pietruit)**

*Pe traseul drumului studiat, se aplică profilul tip 8*

- lățime platformă drum – 3.5 m; lățime parte carosabilă - 3.00 m;

- lățime acostamente – 2 x 0.25m asfaltate, se completează variabil stânga/dreapta cu piatră spartă , h=15 cm;

- pantă transversală în aliniament – pantă unica 2,5%; pantă transversală acostament – 4%.

*Structură rutieră - idem structura rutiera DC133 Modarceni*

*Podete tubulare existente și proiectate*

- podet tubular existent, L-12m, km 0+000, km 0+357 si km 0+485, se amenajeaza cu camera de cadere si timpane

- podet tubular nou  $\Phi$  600mm, L - 6 m la km 0+010 si km 0+063 ;

- podet tubular nou  $\Phi$  800mm, L – 7m -km 0+250, ;

- rigolă carosabilă acoperită cu elemente prefabricate, L - 10m la km 0+234-0+244 si km 0+401-0+411, drum lateral, se racordează rigole triunghiulare proiectate;

*Surgerea apelor pluviale*

- rigolă triunghiulară dr. =195m; rigola triunghiulară proiectată stg. = 419m

*Drumuri laterale* (2 buc) se amenajează pe o lungime L-15 m, cu aceeași structură rutieră utilizată la drumul proiectat.

## **10. Strada Valea Neagoșii, L – 0,450 km (asfaltat)**

*Pe drumul studiat, se aplică profilul tip 6*

- lățime platformă drum – 4.5 m; lățime parte carosabilă - 4.00 m;

- lățime acostamente – 2 x 0.25m consolidate cu piatră spartă, iar pe sectoarele cu rigolă, acostamentul va avea aceeași structură rutieră ca partea carosabilă.

- pantă transversală în aliniament – pantă unică 2,5%; pantă transversală acostament – 4%.

*Structură rutieră - idem structura rutiera DC133 Modarceni*

*Podete existente și proiectate*

- podete existente,  $\Phi$  600mm, L-9 m se amenajează cu cameră de cădere si timpane, se racordează la șanțul pereat proiectat la km 0+007 si km 0+397, ;

*Surgerea apelor pluviale*

- zid de sprijin din gabioane proiectat, dreapta , L- 60m

- rigola triunghiulară proiectată dr. =22m

- șanț pereat proiectat dr. =50m; sant pereat proiectat stg. = 105m

- rigolă acoperită cu elemente prefabricate, 30 m

*Siguranța circulației:* pe toate drumurile reabilite se fac marcaje longitudinale și transversale, se monteaza indicatoare rutiere si in unele zone parapet metalic semigreu.

*Ridicări la cotă cămine de vizitare existente* – total de 112 bucati pe toate sectoarele de drum.



### **Pod BA L – 8m - DC 148 A**

Noul pod a fost proiectat pe amplasamentul actualului pod, urmând ca cel existent, să fie demolat.

Profilul transversal tip - lățimea totală de 5.50m, parte carosabila: 2 x 2.50m; grinda parapetului : 2 x 0.25m.

#### Lucrări la infrastructură pod

- două culee masive de beton monolit, de clasa C25/30, cu fundare direct; culeele vor fi prevăzute la partea superioară cu bancheta și zid de gardă din beton armat.

- ziduri de protecție executate din gabioane, lateral în culee.

- elevația, zidurile întoarse, bancheta cuzineților și a zidului de gardă se vor executa din beton armat C30/37. În spatele elevației se va executa dren din bolovani de râu, protejat cu material neșut textil cu rol de filtru invers, pentru a preveni colmatarea acestuia. Apa colectată se va evacua prin intermediul unor barbacane din tub PVC cu  $\Phi 110\text{mm}$ .

#### Lucrări la suprastructură pod

Suprastructura va fi alcătuită din 8 grinzi de beton armat precomprimat cu lungimea de 8 m și înălțimea de 42cm, rezemate pe bancheta cuzineților

Platelajul se va constitui dintr-o placă de suprabetonare din beton armat executată pe toată lungimea podului.

Hidroizolația pe pod se executa pe un suport pentru hidroizolație din mortar de 2 cm.

Sistemul rutier pe pod include două straturi de beton asfaltic de 4cm grosime (BAPC16).

Apele meteorice sunt dirijate la extremitățile podului și se scurg în albia râului prin intermediul unor cascări realizate pe taluzurile rampelor.

Racordarea podului cu terasamentele se va face prin montarea de dale de racordare din beton armat la ambele capete ale podului.

#### Lucrări de amenajarea a albiei

În zona podului albia se va amenaja cu gabioane pe ambele maluri, amonte și aval de pod. Gabioanele se vor executa din fier beton și plasă zincată și vor fi umplute cu bolovani de râu. Lungimea acestor ziduri este de 20m+30m aval, respectiv 2 x 20m amonte.

Gabioanele vor fi placate orizontal cu beton în grosime de 10 cm.

#### Amenajarea variantei de ocolire

Varianta de ocolire se va amenaja în amonte de amplasamentul podului nou și va realizată dintr-un podeț tubular, DN 3000. Varianta provizorie va avea o bandă de circulație cu dublu sens.

Demolarea podului existent peste Valea Neagotii se va efectua exclusiv cu mijloace mecanizate și ocazional, prin mijloace manuale.

În cadrul procesului de demolare nu se vor folosi materiale explozibile sau agenți chimici ce pot afecta mediul înconjurător. Materialele rezultate din demolarea podului vor fi manipulate și transportate corespunzător.

#### **Organizarea de șantier**

Terenul pentru organizarea de șantier va fi pus la dispoziție, de către beneficiarul lucrării.

Organizarea de șantier se va amplasa cât mai aproape de lucrare și va asigura accesul direct și facil atât al muncitorilor, utilajelor și mijloacelor de transport proprii, cât și a mijloacelor de intervenție rapidă în caz de urgență.

Nu sunt necesare depozite de carburanți pentru alimentarea utilajelor și a vehiculelor de șantier.

#### Lucrările provizorii necesare organizării incintei

– împrejmuirea terenului cu plasa zincată pe stalpi de lemn;

– realizarea unei platforme din balast compactat pentru amplasarea obiectelor necesare organizării de șantier

– amplasarea unei baraci de organizare de șantier: conducere șantier, diriginti șantier, vestiar muncitori, depozitare scule, materiale și echipamente marunte ce nu pot fi luate în aer liber.

– panou de identificare a investiției, conform legislației în vigoare



Semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor.

Utilitățile vor fi asigurate în funcție de necesități.

Se apreciază că impactul asupra factorilor de mediu pe durata lucrărilor organizării de șantier, este ne semnificativ, și poate fi controlat prin măsuri organizatorice care să împiedice poluarea solului, aerului și apei sau afectarea florei și faunei din zonă.

**b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:** în zona nu se desfășoară alte proiecte. De asemenea nu este planificată executarea în zonă a altor proiecte, care ar putea avea relația cu lucrările propuse.

**c) utilizarea resurselor naturale în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:** Lucrările executate nu schimbă categoria de folosință a terenului. Prin proiect nu se efectuează lucrări care să ocupe terenuri suplimentare.

**d) producția de deșuri:**

- deșuri municipale amestecate (20 03 01) se colectează în pubele și se predau operatorului de salubritate autorizat în zonă;

- beton - cod 17 01 01

- asfalt – cod 17 03 02

- deșuri de fier - cod 17 04 05

- resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07\* – cod 17 05 08

- pamant și pietre - cod 17 05 04

Deseurile rezultate în urma lucrărilor vor fi depozitate temporar pe categorii de deseuri și vor fi gestionate conform OUG nr.92/2021 privind regimul deșeurilor.

Se vor lua toate măsurile necesare pentru colectarea și depozitarea în condiții corespunzătoare a deșeurilor generate în perioada de realizare a proiectului și de a se asigura că operațiunile de colectare, transport, eliminare sau valorificare să fie realizate prin firme specializate, autorizate și reglementate din punct de vedere al protecției mediului pentru desfășurarea acestor tipuri de activități.

Titularul va face dovada gestionării deșeurilor în conformitate cu legislația în vigoare.

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

**• surse de emisii în aer**

În perioada realizării proiectului:

- poluanți specifici din gazele de esapament (compusi organici volatili, monoxid de carbon, dioxid de sulf), rezultati de la utilaje și mijloacele de transport materiale.

- emisiile de praf din timpul desfășurării lucrărilor de construcții sunt asociate în principal cu mișcarea pământului (săpături, umpluturi), manevrarea și transportul unor materiale. Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, în funcție de operațiile specifice, condițiile meteorologice dominante, modul de transport al materialelor. Aceste emisii pot avea un impact negativ temporar asupra calității aerului din zona amplasamentului lucrărilor.

Pentru diminuarea emisiilor fugitive se pot adopta o serie de măsuri privind modul de operare a materialelor pulverulente și a condițiilor de manevrare și transport a acestora.

De asemenea, se consideră că mijloacele de transport și utilajele angrenate în proiect vor avea reviziile periodice efectuate, emisiile se vor încadra în limitele admise.

**• surse de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:**

Pentru faza de execuție, sursele de poluare pentru apele de suprafață și pânza freatică pot fi hidrocarburile, ca urmare a pierderilor accidentale de carburanți și/sau uleiuri minerale de la utilajele și deplasarea acestora în albia minoră a paraului, suspensiile solide antrenate de apele pluviale;

**• surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freactice:**

- scurgeri de carburanți și uleiuri rezultate în urma operațiunilor de staționare a utilajelor și mijloacelor de transport sau datorită funcționării necorespunzătoare a acestora;

- depozitarea necontrolată a deșeurilor.





• **surse de zgomot și de vibrații:**

- sursele de zgomot sunt utilajele și mijloacele de transport, nivele mai ridicate de zgomot se vor înregistra local și temporar, numai în zona de activitate a utilajelor și în perioadele de lucru.

Întrucât utilajele și mijloacele de transport trebuie să fie omologate, se consideră că vibrațiile și zgomotele generate se găsesc în limite acceptabile, impactul situându-se în limite admise.

• **surse de radiații:**

Activitățile desfășurate nu generează și nu conțin surse de radiații.

• **sursele de poluanți ale ecosistemelor terestre și acvatice**

Proiectul propus nu va genera presiuni asupra faunei și vegetației existente și nu va avea un impact negativ asupra acestora deoarece nu influențează negativ factorii care determină menținerea stării favorabile de conservare și dezvoltare a acestora și nu produce modificări ale dinamicii relațiilor dintre sol și apă sau floră și faună.

• **Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

În timpul construcției, impactul dat de realizarea acestui obiectiv, apare ca urmare a zgomotului produs de intensificarea activității în zona și de desfășurarea efectivă a lucrărilor de construcții-montaj.

Lucrările de construcții se vor desfășura astfel încât să se asigure orele de odihnă ale locatarilor din zonele cele mai apropiate.

Se vor utiliza echipamente/ utilaje de lucru moderne care generează un nivel scăzut de zgomot/vibrații și emisii de poluanți în atmosfera cât mai mici; evitarea funcționării în gol a utilajelor în apropierea locuințelor.

Se vor monta panouri de protecție în lungul tronsoanelor, în zonele din apropierea așezărilor umane/instituțiilor;

Se va dirija traficul din zonele de lucru, astfel încât să se asigure fluiditatea circulației, iar dacă va fi cazul se vor lua măsuri pentru devierea temporară a traficului.

Se va asigura accesul la proprietate a riveranilor.

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

**g) Riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice)** – nu este cazul.

**2. Amplasarea proiectelor:**

**2.1. utilizarea actuală și aprobată a terenurilor** – Conform Certificatului de urbanism nr.32 din 11.10.2022, eliberat de Primăria Comunei Tomsani, terenul în suprafața de 49012,52 mp, se află în intravilanul comunei Tomsani. Terenul are categorie de folosință drum, reglementat prin PUG ca zona drumuri și cai de comunicație rutieră.

**2.2. bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale) din zonă și din subteranul acesteia:** nu este cazul, lucrările aferente proiectului nu se încadrează în acțiuni vulnerabile specifice pentru resursele naturale din zonă;

**2.3. 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 amplasamentul pe care se propune investiția nu afectează suprafețe împădurite,

(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) – impact local.

(b) natura transfrontalieră a impactului - nu este cazul.

(c) intensitatea și complexitatea impactului – intensitate mica.

(e) probabilitatea impactului – va fi un impact negativ redus, ne semnificativ în perioada de desfasurare a proiectului, pozitiv in perioada de functionare.

(f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului - impactul redus apare doar pe perioada de execuție a lucrărilor, este temporar, variabil si reversibil.

(g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate - nu este cazul la momentul actual.

(h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului - respectarea măsurilor și condițiilor impuse prin prezenta decizie și a avizelor emise de alte autorități conduc la reducerea impactului asupra factorilor de mediu.

**II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:** proiectul propus nu intra sub incidenta O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

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

Proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

Intrucat lucrarile propuse se incadreaza la reparatii de drumuri si poduri nu este necesar elaborarea studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apa.

#### **Condițiile de realizare a proiectului:**

▪ La executarea lucrării se vor respecta proiectul tehnic, prin aplicarea prevederilor legislative în vigoare, a prevederilor PUG avizat/aprobat în vigoare si RLU aferent acestuia, a condițiilor impuse prin prezenta notificare și a avizelor eliberate de celelalte autorități competente.

▪ In situatia in care, dupa emiterea actului administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului si inaintea depunerii documentatiei pentru autorizarea executarii lucrarilor de constructii, documentatia tehnica sufera modificari ca urmare a schimbarii solutiei tehnice sau a reglementarilor legislative astfel incat acestea nu au facut obiectul evaluarii privind efectele asupra mediului, vor fi mentionate de catre verificatorul tehnic atestat pentru cerinta esentiala «c) igiena, sanatate si mediu» in raportul de verificare a documentatiei tehnice aferente investitiei, iar solicitantul/investitorul are obligatia sa notifice autoritatea publica pentru protectia mediului emitenta, cu privire la aceste modificari .

▪ Titularul și constructorul vor urmări realizarea tuturor soluțiilor tehnico-constructive și celelalte prevederi cuprinse în proiectul de execuție avizat și aprobat; masurile de prevenire eficientă a poluarii se vor lua, în special, prin recurgerea la cele mai bune tehnici disponibile în domeniu.

▪ Lucrările de execuție vor începe numai după ce titularul de proiect solicită și obține autorizația de construire a obiectivului de investiție;

▪ Orice avarie survenită la lucrări în timpul execuției și orice disconfort creat în zonă, cu toate implicațiile, intră în sarcina beneficiarului.

▪ Se interzice orice deversare de substanțe poluante sau deșeuri în apele de suprafață sau pe malurile ori vecinatatea acestora;

▪ Se interzice spălarea mașinilor și/sau a utilajelor în apele de suprafață.



- Pentru asigurarea unor condiții normale de lucru, sub aspectul protecției mediului, precum și reducerea la minimum a posibilităților de poluare a acviferelor, alimentarea cu combustibili a utilajelor, schimbul de ulei și reparațiile curente se vor efectua numai în zone special amenajate sau în unități specializate.

- Dacă accidental vor apărea scurgeri de produse petroliere se va trece imediat la îndepărtarea acestora prin folosirea unor materiale absorbante și îndepărtarea lor, acestea fiind depozitate temporar în locuri special amenajate, pentru a nu permite materialului contaminat să vină în contact cu apele meteorice;

- Asigurarea funcționării motoarelor utilajelor și autovehiculelor la parametrii normali (evitarea exceselor de viteză și încărcătură);

- Optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport;

- Transportul materialelor de construcție ce pot elibera în atmosfera particule fine se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate;

- Încadrarea lucrărilor în perimetrul stabilit și asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare;

- Se limitează funcționarea surselor generatoare de zgomot și vibrații la perioade scurte de timp, astfel ca motoarele utilajelor să fie oprite în perioadele în care nu sunt implicate în activitate sau în intervalele de timp în care se realizează încărcarea/descărcarea materialelor;

- Viteza de deplasare a autovehiculelor în zona afectată de lucrări va fi marcată prin indicatoare rutiere, respectându-se limita maximă de viteză impusă.

- Titularul proiectului va lua toate măsurile necesare evitării disconfortului creat asezărilor umane, atât în perioada de execuție cât și în perioada de exploatare, prin respectarea condițiilor special impuse pentru factorii de mediu zgomot, aer, sol;

- Realizarea proiectului (atât pentru fazele organizare de șantier cât și de execuție) va ține cont de prevederile actelor normative naționale, care sunt în concordanță cu Directivele Uniunii Europene.

#### **Condiții de realizare a proiectului specificate în avizul de gospodărire a apelor**

- În cazul producerii unor daune de orice fel riveranilor, beneficiarul va suporta integral cheltuielile generate de remedierea acestora.

- Este interzisă modificarea sau reducerea secțiunii de curgere a apei în timpul execuției și exploatarea lucrărilor care fac obiectul prezentului aviz de gospodărire a apelor.

- În perioada de execuție a lucrărilor se vor lua toate măsurile care se impun pentru evitarea poluării apelor de suprafață, pentru protecția factorilor de mediu, a zonelor apropiate și se va respecta întocmai tehnologia de execuție, luându-se măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale.

- Pentru perioada de execuție a lucrărilor, constructorul are obligația legală de a întocmi Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale și de dotare minimală a punctului de lucru cu mijloace și materiale de intervenție.

- Pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor, repararea utilajelor și a mijloacelor de transport se va face numai în afara zonei de influență a apelor.

- Se vor lua toate măsurile pentru retragerea utilajelor din albie în caz de ape mari .

- Se interzice depozitarea și/sau aruncarea deșeurilor de orice fel pe malurile cursului de apă sau în albia acestuia și staționarea utilajelor în albia cursului de apă .

- La terminarea lucrărilor se vor dezafecta și reda folosinței inițiale terenul ocupat cu drumurile de acces și cu platformele de lucru .

- În timpul execuției lucrărilor cât și după terminarea acestora albia cursului de apă va fi degajată de terasamente, resturi materiale și alte obstacole în vederea asigurării scurgerii libere.

- Execuția lucrărilor avizate nu va pune în pericol lucrările existente din albia și malurile cursului de apă precum și execuția altor lucrări hidrotehnice necesare în viitor .

- Este interzisă degradarea albiei, malurilor și lucrărilor de apărare pe parcursul execuției lucrărilor și exploatarea lucrării de artă.



- Pe perioada executiei lucrarilor de investitii la acest obiectiv, se interzice extractia de nisipuri si pietrisuri din albia cursului de apa.

- In timpul executarii lucrarilor beneficiarul si constructorul sunt obligati sa urmareasca evolutia talvegului raului in zona traversarii si sa ia masuri corespunzatoare pentru stabilitatea albiei si a malurilor.

- Orice avarie survenita la lucrari in timpul executiei sau exploatarei acestora intra in sarcina beneficiarului.

**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.**

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emiterie 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 nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite 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 cunoștința publicului a deciziei.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**Nerespectarea prevederilor prezentei decizii se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.**

