



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

Nr. 15667 / 27.10.2022

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
PROIECT**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **UAT BUDESTI, reprezentata de VICEPRIMAR NICOLAE DRAGOMIR**, cu sediul in comuna Budesti, sat Budesti, nr. 154, judetul Valcea, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea cu nr. 10949 / 18.07.2022, în baza:

1. 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
2. OUG nr. **195/2005** privind protectia mediului, aprobata cu modificari si completari prin Legea 265/2006, cu modificarile si completarile ulterioare;
3. Legii nr. **292/2018** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului
4. 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,
5. Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.**2387/2011** pentru modificarea OM nr. **1964/2007** privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
6. OMMP nr. **19/2010** pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvata a efectelor potentiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor natural protejate de interes comunitar
7. Legea apelor nr. **107/1996**, art.48 si 54 cu modificarile si completarile ulterioare

Agencia pentru Protecția Mediului Vâlcea **decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul sesiunii Comisiei de Analiză Tehnică din data de 14.10.2022, P.V. nr. 15020, că proiectul: „**Asfaltare strada Garoafelor, sat Racovita, comuna Budesti, judetul Valcea - FAZA DALI**”, ce urmeaza a se desfasura in comuna Budesti, sat Budesti, strada Garoafelor, județul Vâlcea, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

Justificarea prezentei decizii:

- a) - proiectul **intra** sub incidenta Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice si private cu modificarile si completarile ulterioare: anexa nr. 2 la pct.10.b – proiecte de dezvoltare urbana;
- proiectul propus **nu intra** sub incidenta art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare,



- proiectul propus **nu intra** sub incidenta art. 48 si art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificari si completarile ulterioare.

b) autoritatile prevazute in Comisia de Analiza Tehnica au prezentat in scris puncte de vedere cu privire la solicitarea privind aprobarea de dezvoltare, conform competentelor proprii, a faptului ca informatiile prezentate de titularul proiectului in cadrul evaluarii impactului asupra mediului respecta legislatia specifica;

d) luand in considerare punctele de vedere ale membrilor CAT si in conformitate cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului.

Justificarea deciziei etapei de incadrare in raport cu criteriile din anexa 3 a Legii nr. 292/2018

1) Caracteristicile proiectului:

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Prezentul proiect isi propune asfaltarea si consolidarea unei strazi din comuna BUDESTI, judetul Valcea, cu o lungime totala de **1,023 Km**, accesibilizand satul Racovita.

Strada Garoafelor este alcatuita din **3 tronsoane**, dupa cum urmeaza:

- **Tronson 1**, in lungime de 503 m;
- **Tronson 2**, in lungime de 277 m;
- **Tronson 3**, in lungime de 543 m;

Suprafata ocupata de lucrarile proiectate este de:

4 737 mp

Investitia ce urmeaza a fi realizata se afla in Romania, **Regiunea de Dezvoltare Sud – Vest Oltenia, județul VÂLCEA**, teritoriul intravilan al comunei **BUDESTI**.

Județul: VALCEA

Localitatea: BUDESTI

Sat: RACOVITA

PROFILUL LONGITUDINAL

Proiectarea traseelor in profil longitudinal s-a facut cu respectarea **STAS 863/1985**

Profilul longitudinal a fost studiat tinind cont de structura sistemului rutier existent si de cotele obligate la intersectiile cu celelalte drumuri si accesele la proprietati, avandu-se in vedere urmatoarele aspecte :

- evitarea frângerii frecvente a liniei roșii ;
- s-a evitat proiectarea liniei roșii în palier, pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului ;

PROFILUL TRANSVERSAL

➤ Profil transversal Tip – Strada Garoafelor Tronson 1

- latime parte carosabila : 5.00 – 6.00 m;
- panta transversala carosabil (panta acoperis) : 2.50%;
- rigola carosabila;
- rigola srafa;
- bordura.

➤ Profil transversal Tip – Strada Garoafelor Tronson 2

- latime parte carosabila : 3.50 m;
- panta transversala carosabil: 2.00%;
- rigola srafa axiala.



➤ Profil transversal Tip – Strada Garoafelor Tronson 3

- latime parte carosabila : 2.80 m;
- panta transversala carosabil: 2.00%;
- rigola srafa axiala.

Profilurile transversale vor fi supralargite in limita spațiului disponibil, iar amenajarea in spațiu se va realiza conform STAS 863/85.

In curbe, panta transversala va fi in concordanta cu raza de racordare a aliniamentelor.

STRUCTURA RUTIERA

Structura rutiera propusa va avea urmatoarea alcatuire:

Strada GAROAFELOR_Tronson 1 Structura rutiera supla

- Pat de pamant compactat (98%);
- **35 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;
- **10 cm** strat de baza ABPC 31.5 conform SR EN 13108, AND605-2016;
- **6 cm** strat de baza BADPC 22.4 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 ;AND605-2016;
- **4 cm** strat de uzura BAPC 16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (**BAPC 16 conform AND605-2016**).

Strada GAROAFELOR_Tronson 2 si 3 Structura rutiera rigida

- Pietruire existenta care se scarifica si se reprofileaza;
- **30 cm** strat de fundatie din balast;
- **2 cm** nisip; hartie Kraft sau polietilena;
- **20 cm** strat de uzura din beton rutier BcR 4.0, conform SR 183-1/C 1

RIGOLE CAROSABILE

Pentru interceptarea apelor pluviale si conducerea catre punctele de descarcare se vor realiza rigole carosabile acoperite cu placute carosabile, conform STAS 10 796/2-79, pct. 2.1.6, fig. 8b.

Inaltimea activa a rigolelor carosabile va fi variabila $H_a=0.25-1.15m$, asigurand preluarea apelor pluviale atat de pe partea dreapta a drumului (Km 0+035-Km 0+390) cat si de pe partea stanga a drumului si santul pereat situat pe partea stanga a strazii Sat Nou (Km 0+390-Km 0+500), cu descarcare in camera de cadere a podetului tubular proiectat la Km 0+335.

RIGOLE SCAFA

Pentru preluarea apelor de suprafata cu debit redus si conducerea acestora catre punctele de descarcare (podete/poduri), au fost prevazute rigole srafa cu sectiunea pavata avand urmatoarele dimensiuni: 40 x 30 x 12 cm asezata pe o fundatie din beton.

Rigolele tip srafa au fost prevazute:

- Strada Garoafelor_Tronson 1 – la marginea partii carosabile
- Strada Garoafelor_Tronson 2 si 3 – in axul drumului

PODETE

PODETE TUBULARE DIN TEAVA CORUGATA D=600

Pentru decarcarea rigolelor carosabile proiectate pe strada Garoafelor_Tronson 1 Km 0+335 in aval, a fost prevazut un podet tubular D=600mm, L=10.00m cu camera de cadere.



Podețele 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 mm vor fi din țeava corugată din polietilenă de înaltă densitate, Clasa de rigiditate SN8.

LUCRARI ACCESORII:

INDICATOARE DE CIRCULAȚIE

Indicatoare pentru orientarea și reglementarea circulației: de avertizare pentru locurile periculoase, de interdicție, de sens obligatoriu, de orientare și diverse.

Indicatoarele rutiere se vor confecționa și monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 și SR 1848/3-2011.

MARCAJE RUTIERE LONGITUDINALE

Se vor realiza marcaje rutiere longitudinale, simple, cu întreruperi sau continue, executate mecanizat cu vopsea de email, fără microbule de sticlă, cu lățimea de 15 cm, conform SR 1848-7/2015, pentru:

- Delimitarea benzilor de circulație – Tronson 1;
- Delimitarea părții carosabile - Tronson 1,2 și 3;

b) **cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:** nu este cazul.

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

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

LISTA DEȘURILOR (CLASIFICATE ȘI CODIFICATE ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE LEGISLAȚIEI EUROPENE ȘI NAȚIONALE PRIVIND DEȘURILE), CANTITĂȚI DE DEȘURI GENERAT

Inventarul tipurilor și cantităților de deșuri ce vor fi produse, inclusiv clasa de periculozitate;

- Procesele tehnologice pentru executia lucrărilor;
- Deșuri construcții: 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 deșuri de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03
- Deșuri municipale și asimilabile: 20 03 01 - deșuri municipale amestecate.

Conform Listei cuprinzând deșurile, inclusiv deșurile periculoase din H.G. nr. 856/2002, principalele deșuri rezultate din activitățile de construcție, nu se încadrează în categoria deșurilor periculoase.

Denumire deșeu	Cod deșeu	Eliminare /Valorificare deșeu	Cantități
Beton	17 01 01	Cantitățile de beton ramase sunt concasate și	cca 8 mc



		utilizate la fundarea strazilor ce formează structura rutieră. Cantitățile neutilizate vor fi eliminate la un depozit de deșeuri inerte în județ	
Lemn	17 02 01	Valorificate prin societati specializate	cca 3 mc
Asfalturi	17 03 02	Transportate pentru reciclare la statia de asfalt	cca 4 tone
Fier si otel	17 04 05	Valorificate prin societati specializate	cca 70 kg
Pamant si pietre	17 05 04	Pământul este utilizat în principal la sistematizarea amplasamentului. Cantitățile neutilizate vor fi eliminate la un depozit de deseuri inerte din județ	cca 15 mc
Resturi de balast	17 05 08	Balastul este utilizat în principal la fundarea strazilor ce formează structura rutieră. Cantitățile neutilizate vor fi eliminate un depozit de deseuri inerte din județ	cca 10 mc
Amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări	17 09 04	Vor fi eliminate un depozit de deseuri inerte din județ	cca 5 mc
Deseuri municipale asimilabile	20 03 01	Vor predate catre operatorul de salubritate din zona	cca 3 mc/ luna

PROGRAMUL DE PREVENIRE ȘI REDUCERE A CANTITĂȚILOR DE DEȘEURI GENERATE

Cantitatile de deseuri solide produse in faza de exploatare sunt mult mai mici. Cu toate acestea, strategia de gestionare a deseurilor ce va fi urmarita va merge pe linia celei adoptate in faza de constructie si prin grija beneficiarului prin amenajari speciale de depozitare si colectare a deseurilor.

PLANUL DE GESTIONARE A DEȘEURILOR

Conform HG nr.155/1999 pentru „Introducerea evidentei gestiunii deseurilor si a Catalogului European al Deseurilor”, antreprenorul, ca generator de deseuri, are obligatia sa tina evidenta lunara a producerii, stocarii, tratarii si transportului, reciclarii si depozitarii definitive a deseurilor.

In perioada de executie a obiectivului, deseurile ce vor rezulta sunt cele specifice activitatii din domeniul constructiilor. Deseurile vor reprezenta resturi de materiale (balast, nisip, beton, etc.).

Atat deseurile rezultate din activitatea de constructii se vor depozita in conformitate cu reglementarile in vigoare, dupa obtinerea aprobarilor necesare.

In categoria deseurilor sunt cuprinse si anvelope uzate, piese de schimb, etc. Acestea vor fi colectate si evacuate separat prin unitati specializate in colectarea acestor tipuri de deseuri.

Se va respecta Legea 426/2001 privind aprobarea OUG 78/2000 - regimul deseurilor.



In urma activitatilor de executie rezulta urmatoarele tipuri de deseuri:

- ✚ Deseuri menajere si asimilabile. Provin de la angajatii Constructorului. Deseurile menajere se vor colecta selectiv, in recipienti adecvati, pe platformele betonate special amenajate. Fractiile ce se pot recicla si valorifica se vor preda centrelor de reciclare, iar cele municipale amestecate vor fi predate operatorului de salubritate autorizat din zona.
- ✚ Deseuri din constructii. Provin de la activitatile de executie a lucrarilor. Deseurile din constructie se vor colecta selectiv, in recipienti adecvati, deseurile metalice se vor 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 in consecinta. Surplusul de sol va fi depozitat in locurile aprobate.

***Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase / Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse:**

In faza de executie singura substanta chimica utilizata este motorina prezenta in rezervoarele masinilor de transport material .

Alimentarea acestora se face in afara amplasamentului in statii de distributie carburant autorizate

In faza de exploatare nu este cazul, intrucat nu sunt utilizate preparate chimice periculoase

- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

Nu vor fi depozitate pe amplasament substante si preparate chimice periculoase.

e) Poluarea și alte efecte negative:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

POLUAREA AERULUI ÎN FAZA DE CONSTRUCȚIE

Poluarea aerului poate rezulta din activitatile de constructie, in special sub forma de emisii de la vehicule si echipamente de constructii. Se preconizeaza ca aceste efecte vor fi limitate, relativ de scurta durata (de obicei lucrarile de constructie avanseaza rapid) si trecatoare. Aceasta mai ales in contextul in care lucrarile se desfasoara in afara mediului rural, in cea mai mare parte. Totodata, echipamentele si masinile ce vor fi utilizate pentru aceste lucrari vor trebui sa se incadreze in standardele de emisie din Romania.

Caracteristica fazei de constructie va fi aparitia surselor de emisii difuze:

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

Poluanti specifici:

- Particule si praf – curatarea terenului, transportul si manevrarea deseurilor de constructie, transportul si manevrarea materialelor de constructie (nisip, pietris etc.), lucrarile de constructie etc.
- Monoxid de carbon CO, oxizi de azot (NO_x), hidrocarburi, particule, fum – vehicule si masini mobile nerutiere, alte motoare

Se recomanda ca in timpul lucrarilor sa se utilizeze numai utilaje si mijloace de transport corespunzatoare normelor EURO IV, EURO V, sau EURO VI, cu motoare diesel care produc cantitati mici de monoxid de carbon si nici un fel de emisii de Pb. Utilajele de constructie trebuie sa fie foarte bine intretinute pentru a minimiza emisiile de gaze.



Autocamioanele incarcate cu materiale fine usor antrenate de vant trebuie acoperite in mod corespunzator.

Procesele tehnologice mari generatoare de praf, vor fi reduse in perioadele de vant puternic si se va utiliza permanent umezirea suprafetelor nepavate.

Viteza de circulatie trebuie restrictionata si pe suprafata drumurilor va trebui sa se aplice la intervale regulate apa sau alte substante de fixare, cu aditivi, a prafului.

Intrucat oricarui antreprenor i se impune prin lege sa aiba un plan de masuri privind valorile concentratiilor poluantilor emisi in atmosfera, care sa nu depaseasca limitele admisibile conform reglementarilor in vigoare, se poate aprecia ca se va evita poluarea semnificativa a aerului.

Printr-o intretinere corecta a utilajelor si masinilor de transport, se va realiza o ardere optima a carburantului, reducand emisiile in aer datorate arderilor incomplete (oxid de carbon, hidrocarburi usoare, oxid si bioxid de sulf, etc.)

Datorită caracterului temporar al lucrarilor, vom considera numai valorile limită orare pentru SO₂ si NO_x, valoarea limită pe 8 ore pentru CO si valoarea limita zilnica pentru PM si SO₂ pentru protectia sanatatii umane stabilite prin **Ordinul MAPM nr. 592/2002** si marjele respective. Se preconizeaza depasirea valorilor limita in perioada constructiei, dar nu si a marjelor de toleranță.

O problemă deosebită în privința emisiilor atmosferice este praful de pe santierele in lucru. In acest sens se recomanda restrangerea suprafetei de lucru pe cât posibil. De asemenea, in perioadele de secetă, șantierele si drumurile de acces vor fi stropite pentru reducerea cantității de praf.

POLUAREA AERULUI PE PERIOADA DE EXPLOATARE

Emisiile poluante ale gazelor de esapament reprezinta singura sursa de poluare a aerului pe zona de circulatie. Autovehiculele care circula in prezent sunt vehicule usoare.

Valorile potentiale care pot depasi C.M.A. (Nox, Sox, CO) se pot atinge in zonele cu trafic intens.

Avand in vedere poluarea de fond a aerului in zona, se apreciaza ca poluarea aerului datorata circulatiei nu va pune in pericol sanatatea populatiei.

Singura masura aplicabila privind protectia aerului in perioada de exploatare este respectarea normelor europene privind calitatea carburantilor si de asemenea asigurarea pe plan national a existentei unui parc de autovehicule ce respecta normele de poluare impuse la nivelul anului 2025.

INSTALAȚIILE PENTRU REȚINEREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN ATMOSFERĂ

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

POLUAREA SPECIFICĂ LUCRĂRILOR DE CONSTRUCȚIE

Lucrarile de constructie presupun desfasurarea de activitati care nu utilizeaza apa in scop tehnologic. Pentru aceasta etapa, consumurile de apa vor asigura folosintele igienico-sanitare ale personalului de lucru. In acest sens, se propune utilizarea toaletelor ecologice.

Va rezulta o cantitate redusa de ape uzate de la toaletele ecologice, acestea vor fi vidanjate si transportate la cea mai apropiata statie de epurare autorizata.

POLUAREA APELOR DIN PRECIPITAȚII ȘI CURSURILOR DE APĂ PE PERIOADA DE EXPLOATARE

Nu este cazul.

STAȚIILE ȘI INSTALAȚIILE DE EPURARE SAU DE PREEPURARE A APELOR UZATE PREVĂZUTE.

Apele uzate provenite de la toaletele ecologice vor fi vidanjate si transportate la cea mai apropiata statie de epurare autorizata.



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

SURSELE DE POLUANȚI PENTRU SOL, SUBSOL ȘI APE FREATICE

POLUAREA SOLULUI ÎN FAZA DE CONSTRUCȚIE

Obiectele investiției a fost proiectate încât să pastreze traseul actual precum și să se încadreze în zona existentă.

Sursele de poluare a solului specifice lucrărilor de construcție sunt diverse. Efectuarea acestor lucrări necesită ocuparea temporară a unor suprafețe de teren, exploatarea unui teren pentru utilajele de transport și de construcție, înființarea bazelor de materiale, a depozitelor de materiale, consumuri de materii prime și materiale, etc.

Sintetic, sursele de poluare a solului în perioada de construcție sunt următoarele:

- pulberi rezultate din lucrările de săpături, transport, descarcare a materialelor la frontul de lucru;
- sedimentarea poluanților din aer, proveniți din funcționarea mijloacelor de transport, a utilajelor de construcție, stațiilor de asfalt, stațiilor de betoane etc.;
- evacuarea apelor cu conținut de lianți, lapte de ciment și suspensii de pe platformele de preparare a betoanelor sau de la locurile de plasare în opera;
- depozite necontrolate de deseuri;
- depuneri de substanțe poluante (SO₂, nox și metale grele), prin precipitații.

POLUAREA SOLULUI PE PERIOADA DE EXPLOATARE

Nu sunt factori de poluare a solului și subsolului în perioada de funcționare a obiectivului cu excepția impactului traficului rutier normal.

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 oganelor 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 construcție 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 a Leq=90 dB(A). Prin îndepărtarea de sursă, nivelul de zgomot se reduce cu 6 dB(A) pentru fiecare



dublare a distantei. La aproximativ 50 m de sursa, nivelul de zgomot va fi de aproximativ $L_{eq} = 70-75 \text{ dB(A)}$.

O masura semnificativa de reducere atat a zgomotului cat si a noxelor emanate de utilaje in cadrul lucrarilor o reprezinta evaluarea foarte atenta a utilajelor din dotare (sau cu posibilitati de inchiriere) ale ofertantilor pentru lucrarile de constructii, putandu-se prevedea de catre proiectant in documentatia de licitatie obligativitatea utilizarii in timpul lucrarilor de modernizare numai a utilajelor si echipamentelor care corespund anumitor norme de poluare acustica si cu noxe (conform **SR 10009/2017** - Acustica urbana - Limite admisibile ale nivelului de zgomot).

O alta masura pentru protejarea impotriva zgomotului o reprezinta programul de lucru aprobat pentru constructor. Astfel, programul de lucru pentru se va putea stabili tinandu-se cont ca majoritatea oamenilor sunt la lucru intre orele 7:30 AM si 18:00, intre aceste ore zgomotele afectand un numar redus de persoane, iar intervalul de odihna al oamenilor este in general cuprins intre orele 22:00 si 07:00.

Se va asigura stoparea tuturor echipamentelor, inclusiv a vehiculelor, in momentele cand nu sunt utilizate efectiv, inclusiv pe timpul incarcarii si descarcarii autovehiculelor folosite pentru transport.

Pe baza datelor privind puterile acustice ale surselor de zgomot, se estimeaza ca in santier, in zona fronturilor de lucru vor putea exista niveluri de zgomot de 90 dB(A), pentru anumite intervale de timp.

Rezulta evident ca trebuie sa se limiteze pe cat posibil traficul pentru santier cautandu-se rute care prin topografia lor sa afecteze din punct de vedere al zgomotelor un numar cat mai mic de persoane. Itinerariul rutelor de transport trebuie studiat cu atentie pentru a evita pe cat posibil tulburarile cauzate de zgomot si vibratii si apoi respectat cu strictete.

Basculantele, mai ales, vor trebui sa functioneze cat mai departe posibil de asezarile umane.

Distributia activitatilor pe santierul de constructie trebuie studiata astfel incat activitatile producatoare de zgomot sa fie izolate.

Depozitarea materialelor pe santierul de constructie trebuie sa se faca astfel incat sa se creeze bariere acustice in directia asezarilor umane.

Sistemul de absorbtie a zgomotului cu care sunt dotate utilajele trebuie intretinut in mod regulat.

Se apreciaza ca impactul privind zgomotul este temporar, generat numai pe parcursul executiei lucrarilor.

POLUAREA FONICĂ PE PERIOADA DE EXPLOATARE

Singura sursa de zgomot si vibratii in perioada de operare a obiectivului analizat este reprezentata de circulatia rutiera. Drumurile, din punct de vedere al nivelului de zgomot prognozat, se incadreaza in limitele admise.

AMENAJĂRILE ȘI DOTĂRILE PENTRU PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR

Deoarece exista receptori (locuitori) amplasati in apropierea lucrarilor, in cazul in care se observa depasiri ale nivelului de zgomot, antreprenorul va amplasa panouri fonice absorbante,

Nu sunt alti factori generatori de zgomot si / sau vibratii in perioada de functionare a obiectivului cu exceptia impactului traficului rutier normal.

- **surse de radiații:** Nu este cazul.

- **sursele de poluanți ale ecosistemelor terestre si acvatice:**

IDENTIFICAREA AREALELOR SENSIBILE CE POT FI AFECTATE DE PROIECT

PROTECȚIA ECOSISTEMELOR TERESTRE SI ACVATICE ÎN FAZA DE CONSTRUCȚIE

Ca urmare a lucrarilor proiectate, pe suprafete mici, sunt potentiale pierderi ecologice prin denudare si/sau eliminarea vegetatiei suport.



Având în vedere scara lucrărilor preconizate, astfel de modificări se manifestă pe arii restrânse, iar fenomenul respectiv este reversibil, echilibrul dinamic natural restabilindu-se relativ în scurt timp.

Se consideră necesară monitorizarea lucrărilor în vederea impunerii unei conduite corespunzătoare în principal în gestiunea deșeurilor, dar și a managementului lucrărilor în general. Prin respectarea măsurilor de prevenire, în componenta structurală a florei și vegetației nu vor apărea modificări semnificative față de starea actuală a acestor componente.

În majoritatea cazurilor, impactul poate fi minimizat sau sensibil micșorat prin selectarea atentă și implementarea corectă a metodelor de diminuare a impactului.

În cazul studiat infrastructura există și deci lucrările nu intervin în organizarea spațială a speciilor.

Având în vedere că lucrările se vor desfășura în actuală ampriză, nu va fi nevoie de efectuarea de defrisări. Pe suprafețe mici, sunt potențiale pierderi ecologice prin denudare și/sau eliminarea vegetației suport.

Având în vedere scara lucrărilor preconizate, astfel de modificări se manifestă pe arii restrânse, iar fenomenul respectiv este reversibil, echilibrul dinamic natural restabilindu-se relativ în scurt timp.

Se apreciază că o mare parte a perimetrului analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate, acestea nu vor fi afectate semnificativ.

Se consideră necesară monitorizarea lucrărilor desfășurate, în vederea impunerii unei conduite corespunzătoare în principal în gestiunea deșeurilor, dar și a managementului lucrărilor în general.

Prin respectarea măsurilor de prevenire, în componenta structurală a florei și vegetației din zona protejată nu vor apărea modificări semnificative față de starea actuală a acestor componente.

În concluzie:

- lucrările nu vor conduce la procese de fragmentare a habitatelor și/sau de pierderi de populații vegetale și animale;
- modificările structurale ale componentei biotice în perimetrele supuse unor eventuale denudări, vor avea caracter reversibil în scurt timp;
- impactul lucrărilor trebuie apreciat ținându-se cont și de potențialul adaptiv al ecosistemelor la acțiunea unor presiuni antropice preexistente precum: lucrări similare de reparații și întreținere infrastructura de transport rutier.

Santierul în ansamblul său, prin activitatea care se desfășoară în cadrul lui (trafic de mașini grele, buldozere, etc.) generează emisii de poluanți și zgomot, având un impact negativ asupra vegetației.

Având în vedere faptul că lucrările se vor desfășura în actuală ampriză a drumului, nu vor fi necesare tăieri de arbori, vegetație.

Flora poate fi afectată de emisiile de substanțe poluante care se pot depune pe plante sau pot pătrunde în organismul acestora prin depunerea pe sol și infiltrarea odată cu apele pluviale.

Ocuparea temporară de terenuri, poluarea potențială a solului, etc., au efecte negative asupra vegetației în sensul reducerii suprafețelor vegetale și uneori a pierderii calității inițiale.

Pentru a proteja de distrugere vegetația actuală, va trebui să se acorde atenție maximă selectării rutelor ocolitoare prevăzute și a drumurilor de acces la santierul de construcție.

- Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public: identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional:



IDENTIFICAREA OBIECTIVELOR DE INTERES PUBLIC

In apropierea obiectivului de investitii nu sunt prezente obiective de interes public.

DISTANȚA FAȚĂ DE AȘEZĂRILE UMANE RESPECTIV FAȚĂ DE MONUMENTE ISTORICE ȘI DE ARHITECTURĂ, ALTE ZONE ASUPRA CĂRORA EXISTĂ INSTITUIT UN REGIM DE RESTRICȚIE, ZONE DE INTERES TRADIȚIONAL ETC

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 lucratorilor in mediul in care acestia isi desfasoara activitatea;
- instruirea lucratorilor pentru locul de munca privind normele de securitate;
- verificarea starii instalatiilor si utilajelor;
- precizarea in planuri de prevenire si combatere a poluarilor accidentale a punctelor critice;
- asigurarea depozitelor, magaziiilor de materii prime sa fie incuiate , sigilate;
- stabilirea de posturi de paza;

Persoanele care sunt incluse in circuitul economic al proiectului de investitie fara a avea o implicare directa, beneficiaza de efecte indirecte asupra locurilor de munca prin efectul multiplicator.



Efectele induse asupra locurilor de munca sunt generate de sporirea consumului persoanelor angajate direct și indirect, pe seama salariilor primite, fapt ce duce la sporirea veniturilor agenților economici și implicit a activității acestora.

Pe timpul execuției, un număr însemnat de persoane calificate și necalificate vor ocupa locuri de munca în vederea finalizării acestui obiectiv.

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:

a. utilizarea actuală și aprobată a terenurilor – conform certificatului de urbanism nr. 112 / 14.07.2022, eliberat de Primăria Comunei Budești, terenul se află situat în intravilanul acesteia.

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) – nu este cazul.

b) natura impactului - impact redus.

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

(d) intensitatea și complexitatea impactului - impact redus, temporar, local.

(e) probabilitatea impactului – impactul negativ asupra mediului va fi nesemnificativ.

(f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului

- impactul apare doar pe perioada de execuție a lucrărilor, este temporar, variabil, reversibil.

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

(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.



• Organizarea de santier

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

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 deseuri 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.

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 intra** 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 Apa Olt-SGA Valcea nr. 6869 din data de 07.10.2022, înregistrat la APM Valcea cu nr. 14722 / 07.10.2022.

Condițiile de realizare a proiectului:

- ✓ Lucrarile 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 reglementărilor legislative astfel încât acestea nu au făcut obiectul evaluării privind efectele asupra mediului, vor fi menționate de către verificatorul tehnic atestat pentru cerința esențială «c) igiena, sănătate și mediu» în raportul de verificare a documentației tehnice aferente investiției, iar solicitantul/investitorul are obligația să notifice autoritatea publică pentru protecția mediului emitentă, cu privire la aceste modificări (Legea 50/1991 (22)).

Potrivit prevederilor OUG nr 195/2005 cu modificările și completările ulterioare (art. 96, alin 3), notificarea se va depune înainte de realizarea acestor modificări.

Gestionarea deșeurilor

*colectarea și sortarea deșeurilor, transportul lor la societatea colectoare;

*se va ține evidența gestiunii deșeurilor conform prevederilor HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor .

*gestionarea tuturor categoriilor de deseuri se va realiza cu respectarea strictă a Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor



- Prezenta decizie este valabila pe toata perioada de realizarea aproiectului , iar in situatia in care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifica conditiile care au stat la baza emiterii acesteia , titularul proiectului are obligatia de a notifica APM Valcea.
 - Orice persoana care face parte din publicul interesat si care se considera vatamata intr-un drept al sau ori intr-un interes legitim se poate adresa instantei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substatial, actele, deciziile ori omisiunile autoritatii publice competente care fac obiectul participarii publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, otrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificarile si completarile ulterioare.
 - Se poate adresa instantei de contencios administrativ competente si orice ONG care indeplineste conditiile prevazute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului , considerandu-se ca acestea sunt vatamate intr-un drept al lor sau intr-un interes legitim.
 - Actele sau omisiunile autoritatii publice competente care fac obiectul participarii publicului se ataca in instanta odata cu decizia etapei de incadrare, cu acordul de mediu ori, dupa caz, cu decizia de respingere a slicitarii 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.
 - Autoritata 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 gsi trebuie sa fie gratuita si trebuie sa fie echitabila, rapida si corecta.
-
- **La finalizarea proiectului autoritatea competenta pentru protectia mediului care a parcurs procedura (APM Valcea) verifica respectarea prevederilor deciziei etapei de incadrare .**
 - **Procesul-verbal întocmit se anexeaza și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.**

Publicul a fost informat cu privire la luarea deciziei etapei de încadrare prin anunțuri publice:

- afișate la sediul și pe pagina proprie pe internet a autorității competente pentru protecția mediului (APM Valcea) ;

- publicate de titular în ziarul „Arena” in data de 16-19.09.2022 si in data de 21-24.10.2022.

Până la adoptarea prezentei decizii, nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat/potențial afectat.

Prezenta decizie conține 14 pagini, a fost întocmită în 3 exemplare.

