



Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea

Ar. 567/1905.6/6

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de DIRECTIA ADMINISTRARII DOMENIULUI PUBLIC, cu sediul în Rm. Valcea, str. Eroilor, nr.5,bl. A17, sc. B+C înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Valcea cu nr.2976/29.03.2016 în baza Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a 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, autoritatea competentă pentru protecția mediului Valcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 19.05.2016, că proiectul: “refacere sistem rutier pe str. Prunului pe L=1155 m și un tronson din str. Poenari pe L=379 m”, propus a fi amplasat în Rm. Valcea, str. Prunului, str. Poenari, în urma parcurgerii etapei de încadrare, proiectul nu se supune evaluării impactului asupra mediului și evaluării adecvate și nu face obiectul reglementărilor legale în vigoare privind autorizarea de mediu.

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 se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. 2, la 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) proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța 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;
- c) din analiza listei de control pentru etapa de încadrare rezulta ca proiectul nu are un impact semnificativ asupra mediului;
- d) 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;
- e) în conformitate cu criteriile din Anexa nr. 3 a H.G. nr. 445/2009:

1)Caracteristicile proiectului:

- a) lucrări propuse prin proiect:

Strazile ce fac obiectul prezentei documentații sunt strazi de categoria a IV-a cu lățimea părții carosabile de 4.00 m. Având în vedere imposibilitatea realizării de platforme de încrucișare datorită spațiului restrâns dintre limitele de proprietate proiectantul recomandă ca după terminarea lucrărilor, circulația pe strada Prunului și pe tronsonul din strada Poenari să se desfășoare într-un singur sens (de comun acord cu Inspectoratul de Poliție).

Lucrări de reparații a părții carosabile

Traseul în plan



Traseele în plan al străzii Prunului în lungime de 1155 m și tronsonul din strada Poenari în lungime de 379 m se suprapun în totalitate cu traseul existent, atât din punct de vedere al aliniamentelor cât și al curbilor, astfel încât să se evite exproprierile de terenuri sau eventuale lucrări de demolări.

Profilul longitudinal

Pe zona unde există case (km 0+000 - 0+159; km 0+229 - 0+726 și km 1+080 - 1+534), linia roșie proiectată urmărește nivelele existente, situându-se peste nivelul acestora cu 5-10 cm. Pe zonele unde nu există case (km 0+159 - 0+229 și km 0+726 - 1+080), linia roșie proiectată urmărește nivelele existente, situându-se peste nivelul acestora cu 40-50 cm fiind necesare corecții de pantă pentru îndulcirea profilului longitudinal.

Elementele de proiectare alese (atât în plan cât și în profilul longitudinal) corespund unei viteze de proiectare de 20-25 km/h.

Profilul transversal tip

Profilul transversal tip al străzii supuse lucrărilor de modernizare este proiectat corespunzător străzilor de categoria IV cu o lățime de 4.00 m, după cum urmează:

- Profil transversal TIP 1 între km 0+000 - 0+007
km 0+384 - 0+521
km 1+340 - 1+422
- parte carosabilă 4.00 m;
- carosabilul este delimitat de o rigolă carosabilă acoperită din beton de ciment clasă C20/25 proiectată (în cadrul lățimii carosabilului) pe partea dreaptă și bordura prefabricată nouă 20x25 cm pe partea stângă;
- pantă transversală parte carosabilă 2.50% - pantă unică;
- Profil transversal TIP 2 între km 0+007 - 0+070
km 0+120 - 0+159
- parte carosabilă 4.00 m;
- carosabilul este delimitat de un sant din beton de ciment clasă C20/25 proiectat pe partea stângă și bordura prefabricată nouă 20x25 cm pe partea dreaptă;
- pantă transversală parte carosabilă 2.50% - pantă unică;
- Profil transversal TIP 3 între km 0+070 - 0+120
- parte carosabilă 4.00 m;
- carosabilul este delimitat de un sant din beton de ciment clasă C20/25, proiectat pe partea stângă și o rigolă existentă pe partea dreaptă;
- pantă transversală parte carosabilă 2.50% - pantă unică;
- Profil transversal TIP 4 între km 0+159 - 0+208
- parte carosabilă 4.00 m;
- carosabilul este delimitat de un sant din beton de ciment clasă C20/25 proiectat pe partea stângă și bordura prefabricată nouă 20x25 cm pe partea dreaptă;
- pantă transversală parte carosabilă 2.50% - pantă unică;
- Profil transversal TIP 5 între km 0+208 - 0+229
- parte carosabilă 4.00 m;
- carosabilul este delimitat de o rigolă carosabilă acoperită din beton de ciment clasă C20/25 proiectată pe partea stângă și bordura prefabricată nouă 20x25 cm pe partea dreaptă;
- pantă transversală parte carosabilă 2.50% - pantă unică;
- Profil transversal TIP 6 între km 0+229 - 0+336
- parte carosabilă 4.00 m;
- carosabilul este delimitat de o rigolă carosabilă acoperită din beton de ciment clasă C20/25 proiectată pe partea stângă și bordura prefabricată nouă 20x25 cm pe partea dreaptă;
- pantă transversală parte carosabilă 2.50% - pantă unică;
- Profil transversal TIP 7 între km 0+336 - 0+384
- parte carosabilă 4.00 m;



- carosabilul este delimitat de o rigola carosabila acoperita ranforsata din beton de ciment clasa C20/25 proiectata pe partea stanga si bordura prefabricata noua 20x25 cm pe dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 8 intre km 0+521 - 0+726
km 1+100 - 1+143
km 1+215 - 1+340
 - parte carosabila 4.00 m;
 - carosabilul este delimitat de bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea stanga si de o rigola din beton de ciment clasa C20/25 proiectata pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 9 intre km 0+726 - 0+900
 - parte carosabila 4.00 m;
 - carosabilul este delimitat de o rigola existenta pe partea stanga si bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 10 intre km 0+900 - 1+020
 - parte carosabila 4.00 m;
 - carosabilul este delimitat de bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea stanga si o rigola din beton de ciment clasa C20/25 proiectata pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 11 intre km 1+020 - 1+080
 - parte carosabila 4.00 m;
 - carosabilul este delimitat de bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea stanga si o rigola existenta pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 12 intre km 1+080 - 1+100
 - parte carosabila 4.00 m;
 - carosabilul este delimitat de bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea stanga si o rigola existenta pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 13 intre km 1+143 - 1+215
 - parte carosabila 4.00 m;
 - platforma balast 1.00 - 8.00m;
 - carosabilul este delimitat de bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea stanga si de un sant din beton de ciment clasa C20/25 proiectat pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 14 intre km 1+422 - 1+460
 - parte carosabila 4.00 - 5.00 m;
 - carosabilul este delimitat de un zid de sprijin cu h elevatie=0.70 m pe partea stanga si o rigola carosabila acoperita cu ranfort din beton de ciment clasa C20/25 pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
 - Profil transversal TIP 15 intre km 1+460 - 1+534
 - parte carosabila 4.00 m;
 - carosabilul este delimitat pe partea stanga de acostament din balast stabilizat si sant din beton de ciment clasa C20/25 si bordura prefabricata noua 20x25 cm pe partea dreapta;
 - panta transversala parte carosabila 2.50% - panta unica;
- Din punct de vedere al dimensiunilor geometrice profilul transversal tip al strazii se mentine la dimensiunile actuale, doar ca aceasta se va moderniza si sistematiza pe verticala pentru obtinerea unor pante longitudinale si transversale adecvate si conforme cu suprafetele cu care se invecineaza.

Structura rutiera

Avand in vedere structura existenta alcatuita dintr-o pietruire asezata pe o fundatie din



materiale granulare, pe strada Prunului in lungime de 1155 cat si pe tronsonul de 379 m din strada Poenari, a fost intocmit prezentul proiect cu scopul de a elimina deficientele existente.

Starea tehnica necorespunzatoare si gradul de degradare a strazilor, a impus adoptarea urmatoarelor solutii de sistem rutier:

- sistem rutier tip 1 intre km 0+159 - 0+229 si km 0+726 - 1+080
- 5 cm strat de uzura de tip BA 16 (AB 16 rul 50/70);
- 5 cm strat de legatura de tip BAD 20 (AB 20 leg 50/70)
- 18 cm strat superior de fundatie din balast stabilizat;
- 20 cm fundatie de balast.
- sistem rutier tip 2 intre km 0+000 - 0+159; km 0+229 - 0+726 ; km 1+080 - 1+534
- 5 cm strat de uzura de tip BA 16 (AB 16 rul 50/70);
- 5 cm strat de legatura de tip BAD 20 (AB 20 leg 50/70)
- 18 cm strat superior de fundatie din balast stabilizat;
- 20 cm fundatie de balast;
- 10 cm substrat de nisip.

• Surgerea apelor

Pentru asigurarea scurgerii apelor in lungul drumului se vor realiza:

- Santuri din beton de ciment clasa C20/25:

Km	Pozitie fata de ax	Lungime (m)
km 0+007 – km 0+208	stanga	196.00

- Rigole din beton de ciment clasa C20/25:

Km	Pozitie fata de ax	Lungime (m)
km 0+521 – km 0+726	dreapta	194
km 0+900 – km 1+020	dreapta	116
km 1+100 – km 1+340	dreapta	221

- Rigola carosabila acoperita din beton de ciment clasa C20/25:

Km	Pozitie fata de ax	Lungime (m)
Km 0+000 – km 0+007	dreapta	20
km 0+208 – km 0+336	stanga	127
Km 0+384 – km 0+521	dreapta	135
Km 1+340 – km 1+460	dreapta	126

- Rigola carosabila acoperita ranforsata din beton de ciment clasa C20/25:

Km	Pozitie fata de ax	Lungime (m)
km 0+336 – km 0+384	stanga	50

- Pentru descarcarea santurilor si rigolelor proiectate se vor monta in punctele de minim ale strazii, cat si la intersecțiile cu drumurile laterale podete tubulare Ø500 :

Km	Lungime (m)
Km 0+384	5.00



Km 0+522	5.00
Km 0+900	5.00
Km 1+000	5.00
Km 1+078	5.00

Accesul catre proprietatile riveranilor vor fi realizate din rigole carosabile acoperite din beton de ciment C20/25 cu latimea fundului rigolei de 40 cm.

Pentru asigurarea deversarii apelor din lungul strazii Prunului la emisar se va decolmata santul de pamant existent de dupa intersectia cu strada Arinilor.

Podetul existent de la intersectia strazii Prunului cu strada Arinilor se va inlocui cu un podet dalat cu $L=2.00$ m.

Pentru asigurarea accesului catre proprietati, la Km 1+450 se va proiecta un podet dalat cu $L=2.00$ m.

Podetul existent de la km 0+207 va fi inlocuit cu un podet dalat cu $L=1.00$ m.

Avand in vedere declivitatile pronuntate ale terenului, la nivelul santului s-au prevazut 2 zone de „linistire” la km 0+900 si la km 1+200.

Lucrari de consolidare

Pentru protejarea drumului si apararea terasamentului impotriva apelor si alunecarii versantilor pe partea carosabila se va realiza un zid de sprijin cu inaltimea h elevatie = 0.7 m din beton C20/25 armat cu PC52 \varnothing 12 mm.

Km	Lungime (m)
Km 1+422 – km 1+460	32

Siguranta traficului

Se va asigura semnalizarea provizorie corespunzatoare lucrarilor pe perioada executiei lucrarii.

Dupa realizarea lucrarilor de asternere a straturilor asfaltice, semnalizarea orizontala va fi realizata prin executia de marcaje longitudinale si orizontale, lucrari ce nu fac obiectul prezentei, ele urmand a face parte dintr-un proiect separat.

Totodata, pe zona cuprinsa intre km 1+460 – 1+534, datorita inaltimei mari a rambleului, se va prevedea parapete metalic de tip semigreu, acesta urmand a face parte dintr-un proiect separat.

Organizarea de santier

Organizarea de santier se poate realiza chiar in amplasament, existand la indemana, atat sursa de apa cat si de energie electrica, amplasarea acesteia facandu-se cu aprobarea Beneficiarului si acordul locuitorilor din zona.

Toate aceste lucrari nu au caracter definitiv, astfel incat la terminarea obiectivului trebuie sa fie dezafectate in totalitate, iar zonele afectate de organizarea de santier vor fi curatate, in conformitate cu normele si legile de protectia mediului.

b) marimea amplasamentului: 135000 mp.

c) cumularea cu alte proiecte : nu e cazul

d) utilizarea resurselor naturale:

balast de rau - aprovizionat din statii de sortare

- piarta sparta - aprovizionata din statii de concasare

e) productia de deseuri:

Pe amplasamentul supus analizei, vor rezulta in principal deseuri tehnologice (deseuri inerte – steril) provenit din excavatii, deseuri metalice si deseuri menajere in timpul executarii lucrarilor.

Temporar, pot fi generate depozitari necontrolate de deseuri. De asemenea, accidental, pot fi scurgeri de pasta de ciment si suspensii din autobetoniere sau din locurile unde este turnat acesta in cadrul lucrarii;



Nr. crt	Lucrare	Deșeuri
1	Lucrări de ameliorare a neregularităților suprafeței de teren	Deșeuri solide pulverulente
2	Reparații curente ale echipamentului	Uleiuri uzate, anvelope uzate, deseuri metalice
3	Organizarea șantierului	Deseuri menajere, hartie, ambalaje

Deșeuri menajere

- Deșeurile menajere se vor colecta și se vor depozita temporar într-un loc special amenajat, în tomberoane/containere cu capac; vor fi transportate și depozitate la groapa de gunoi a localității, ori de câte ori este nevoie.
- Muncitorii pot aduna deseurile solide provenite din activitățile de construcție. Acest fel de deșeuri menajere pot fi colectate de firmele specializate.
- Deseurile toxice și periculoase sunt carburanții (benzina), lubrifianții și acidul sulfuric, necesare unei bune funcționări a utilajelor. Utilajele vor fi aduse pe șantier în stare bună, cu revizia tehnică efectuată.

Deșeuri tehnologice

- Se estimează că vor rezulta următoarele tipuri de deșeuri tehnologice:
- deșeuri inerte reprezentate de materialul rezultat în urma excavațiilor efectuate pentru realizarea rețelelor edilitare și a străzilor;
 - deșeuri metalice constituite din piese de schimb etc. rezultate din activitatea de întreținere.

Deșeuri inerte

Deșeurile inerte sunt constituite din sol vegetal, nisipuri și pietrișuri.

Conform H.G. nr. 856 din 2002, deșeurile rezultate de la obiectivul analizat se clasifică astfel:

Codul deșeurii	Denumirea deșeurii
17	Deseuri din construcții și demolări (inclusiv pământ excavat din amplasamente contaminate)
17 01 01	beton
17 04 11	cabluri
17 05 04	pământ și pietre
17 06 04	materiale izolante, altele decât cele specificate la 17 06 01 și 17 06 03

Conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 78/2000 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 426/2001 și art. 18 din HG 856/2002, materialul rezultat din activitatea de decapare / excavare se încadrează în categoria deșeurilor nepericuloase.

Deșeuri metalice

În cadrul lucrărilor din amplasamentului analizat, orice deșeu metalic provenit de la montarea și/sau reabilitarea rețelei de canalizare existente va fi depozitat în locuri special amenajate în acest sens, container transportabil sau platformă.

Managementul deșeurilor

Nu vor rezulta depozite de material steril (pământ), surplusul va fi folosit la lucrările de reabilitare a spațiilor verzi.

Deșeurile reciclabile se vor colecta și valorifica conform prevederilor Ordonanței nr.33/1995.

Recomandarile din perioada de construcție referitoare la managementul reziduurilor solide provenite din activitățile de lucru sunt:

- reziduurile inerte ramase vor fi transportate către terenurile existente unde se vor asigura lucrări de fertilizare. Ca alternativă, reziduurile pot fi folosite ca material de acoperire în depozitele de



reziduuri urbane (municipale) pentru a reduce emisiunile în atmosfera și pentru a împiedica accesul oamenilor și al animalelor;

- reziduurile de metale trebuie refolosite pe cât posibil;

Singurele deșeurii rezultate care necesită un program special de gospodărire, în acord cu reglementările în vigoare și pe principiile unui management ecologic, sunt cele rezultate din activitățile de întreținere și reparații a mijloacelor auto și utilitatelor. Aceste tipuri de deșeurii se materializează în:

- anvelope uzate,
- acumulatori uzați,
- uleiuri de motor,
- piese metalice uzate și înlocuite,
- filtre de ulei.

Activitatea de întreținere a utilajelor (piese metalice uzate, cauciucuri uzate, ulei uzat etc) nu se va executa pe amplasamentul analizat, ci numai la sediul titularului de activitate, în spații special amenajate. Toate utilajele, autoutilajele vor fi aduse în amplasamentul analizat în stare normală de funcționare, având efectuate reviziile tehnice.

Depozitarea deșeurilor tehnologice se va face numai la sediul unității pe platforme betonate pentru recuperarea tuturor scurgerilor susceptibile a produce poluarea solului.

Materialul metalic, rebuturile, rezultate din lucrările de montare instalații, vor fi valorificate prin unități abilitate pentru reciclarea materialelor.

Grupul social destinat personalului care își desfășoară activitatea în amplasamentul analizat va fi toaletă ecologică.

f) emisii poluante inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort

ac:

Poluanți în perioada de execuție

În timpul lucrărilor de construcție se vor înregistra unele creșteri ale poluării aerului, mai ales în zona șantierului și a gropilor de imprumut.

Se va acorda o atenție prioritară aspectelor de mediu, se vor analiza datele existente de evaluare a efectelor asupra mediului și se va verifica dacă acestea respecta legislația României. Identificarea posibilelor conflicte de mediu generate de soluțiile tehnice adoptate vor fi transpuse în măsuri de protecția mediului care să nu genereze constrângeri de mediu prin aplicarea lor.

De asemenea, se va avea în vedere și respectarea procedurilor normelor acceptate pe plan european, Directivele Consiliului european 85/337/EEC din 27 iunie 1985 și 97/11/EC din 3 martie 1997 în domeniul protecției mediului, care în cea mai mare parte se regăsesc și în legislația română.

Sursele de impurificare ale atmosferei asociate activităților de execuție sunt surse libere, deschise, diseminate pe suprafața de teren pe care au loc lucrările. Reducerea acestor poluanți se poate face prin amplasarea unor ecrane protectoare și udarea suprafețelor.

Poluarea componentei de mediu aer este de scurtă durată, limitată în timp (perioada de execuție).

Poluanți în perioada de exploatare

Sistemul propus de investiție nu generează poluanți atmosferici.

Poluarea componentei de mediu aer este de scurtă durată, limitată în timp datorită traficului rutier al zonei.

Apă:

Poluanți în perioada de execuție

Pentru a evita poluarea în vecinătatea lucrărilor, utilajele vor fi stocate la sfârșitul zilei de lucru într-o parcare betonată special amenajată într-o zonă mai înaltă, prevăzută cu o pantă astfel încât apele pluviale și eventualele scăpări de carburanți să fie reținute într-un separator de produse ușoare. Impurificarea apelor poate apărea și în cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere de la mașinile și utilajele din timpul execuției, aceste scurgeri fiind în cantități mici nu pot infesta apa subterană.

Poluanți în perioada de exploatare



Exploatarea retele stradale nu are efecte negative asupra apelor de suprafață și a celor de adâncime.
sol și subsol:

Ca urmare a lucrărilor propuse a se desfășura pe amplasamentul studiat, cantitățile mici de poluanți evacuați în atmosferă sunt surse reduse de poluare ce nu afectează semnificativ calitatea solului și subsolului

zgomot și vibrații:

Sursele de zgomot în faza de proiect sunt cele rezultate din activitatea de construire, manevrarea materialelor și transportul acestora. Se apreciază ca emisiile de zgomot generate din activitatea de construire, cumulat cu zgomotul produs de traficul autovehiculelor nu va afecta zona locuită, decât pe perioada executării lucrărilor.

f) riscul de accident, ținându-se seama în special de substanțele și de tehnologiile utilizate:

Proiectul nu implică substanțe și tehnologii care generează riscuri de accident;

2. Localizarea proiectelor

2.1. utilizarea existentă a terenului – conform certificatului de urbanism nr.203/3868/22.02.2016 eliberat de Municipiul Ramnicu Valcea, regimul juridic al terenului: intravilanul municipiului, regimul economic: cai de circulație existente; străzi existente pentru refacere sistem rutier.

2.2. relativă abundența a resurselor naturale din zona, calitatea și capacitatea regenerativă a acestora – nu este cazul;

2.3. capacitatea de absorbție a mediului, cu atenție deosebită pentru:

a) zonele umede – nu este cazul;

b) zonele costiere – nu este cazul;

c) zonele montane și cele împadurite – nu este cazul;

d) parcurile și rezervațiile naturale - nu este cazul;

e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislația în vigoare, cum sunt: zone de protecție a faunei piscicole, bazine piscicole naturale și bazine piscicole amenajate etc – nu este cazul;

f) zonele de protecție specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanța 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, zonele prevăzute prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a – zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, și Hotărârea Guvernului nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică – nu este cazul

g) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislație au fost deja depășite – nu este cazul;

h) ariile dens populate – nu este cazul;

i) peisajele cu semnificație istorică, culturală și arheologică - nu este cazul;

3. Caracteristicile impactului potențial

a) extinderea impactului: aria geografică și numărul persoanelor afectate – nu este cazul;

b) natura transfrontieră a impactului – nu este cazul;

c) mărimea și complexitatea impactului – impactul asupra mediului va fi nesemnificativ în perioada de construcție, în condițiile operării utilajelor/mijloacelor de transport la parametrii optimi.

d) probabilitatea impactului - impactul asupra mediului va fi nesemnificativ în perioada de construcție a obiectivului.

e) durata, frecvența și reversibilitatea impactului - impactul asupra mediului va fi limitat (pe durata executării lucrărilor de construcție)

II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele: -

Condițiile de realizare a proiectului:



1. Realizarea proiectului (atat pentru fazele organizare de santier, executie, cat si pentru faza de exploatare) va tine cont de prevederile actelor normative nationale, care sunt in concordanta cu Directivele Uniunii Europene;

2. La executarea lucrării se vor respecta proiectul tehnic, prin aplicarea prevederilor legislative in vigoare, a prevederilor PUG avizat/aprobat in vigoare si RLU aferent acestuia, a conditiilor impuse prin prezenta notificare si a avizelor eliberate de celelalte autoritati competente;

3. Titularul si constructorul vor urmări realizarea tuturor solutiilor tehnico-constructive si celelalte prevederi cuprinse in proiectul de executie avizat si aprobat; masurile de prevenire eficienta a poluarii se vor lua, in special, prin recurgerea la cele mai bune tehnici disponibile in domeniu.

4. Lucrarile de executie vor incepe numai dupa ce titularul de proiect solicita si obtine autorizatia de construire a obiectivului de investitie;

5. 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 (Legea 50/1991 (22)). Potrivit prevederilor OUG nr 195/2005 cu modificarile si completarile ulterioare (Art 96, alin 3), notificarea se va depune inainte de realizarea acestor modificari;

6. Orice avarie survenita la lucrari in timpul executiei si orice disconfort creat in zona, cu toate implicatiile, intra in sarcina beneficiarului.

7. Continutul prezentei decizii va fi adus la cunostinta tuturor angajatilor ale caror sarcini sunt legate de oricare din conditiile prezente;

8. Protectia calitatii factorului de mediu aer:

Se vor respecta prevederile O.M. nr 462/1993 pentru aprobarea Conditiiilor tehnice privind protectia atmosferica si Normele metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici, STAS 12574/1987.

In faza de executie se vor utiliza mijloace de transport si executie performante si in buna stare de functionare, in scopul minimizarii emisiilor nedirijate.

9. Protectia impotriva zgomotului

Incadrarea duratei de executie a proiectului in termenul stabilit, astfel incat disconfortul generat de poluarea fonica sa fie limitat la aceasta perioada.

Respectarea prevederilor H.G. nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot in mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor. Se admite punerea în funcțiune numai a echipamentelor care poartă marcajul C.E. și indicația nivelului de putere acustică garantat.

10. Protectia calitatii factorului de mediu apa:

Exploatarea retele stradale nu are efecte negative asupra apelor de suprafata si a celor de adancime.

11. Protectia solului

Asigurarea scurgerii apelor meteorice, in perioada organizarii de santier, in care pot exista diverse substante poluante de la eventuale pierderi de produse petroliere, pentru a evita formarea de balti, care in timp se pot infiltra in subteran, poluand solul si stratul freatic;

Este interzisa efectuarea lucrarilor de reparatii ale utilajelor in perimetrul santierului.

Respectarea prevederilor Legii 211/2011 privind gestionarea deseurilor:

Titularul proiectului va prezenta la APM Valcea, la finalizarea lucrarilor, dovada unei gestionari corecte a deseurilor generate, cu specificarea tipurilor de deseuri generate, cantitatilor, modului de transport, destinatia acestora si acceptul depozitului autorizat sau dovada predarii unei firme autorizate, la generarea acestora;



Vor fi luate masuri de prevenire a degradarii zonelor invecinate amplasamentului si a vegetatiei existente prin stationarea utilajelor, efectuarea de reparatii ale acestora, depozitarea de materiale etc.

12. Protectia asezarilor umane:

Titularul proiectului va lua toate masurile necesare evitarii disconfortului, atat in perioada de executie cat si in perioada de exploatare, prin respectarea conditiilor special impuse pentru factorii de mediu zgomot, aer, sol;

13. Biodiversitate:

Vor fi luate masuri de prevenire a degradarii zonelor invecinate amplasamentului si a vegetatiei existente prin stationarea utilajelor, efectuarea de reparatii ale acestora, depozitarea de materiale etc.

Titularul si constructorul vor urmari realizarea tuturor solutiilor tehnico-constructive si celelalte prevederi cuprinse in proiectul de executie avizat si aprobat; masurile de prevenire eficienta a poluarii se vor lua, in special prin recurgerea la cele mai bune tehnici disponibile in domeniu.

Intretinerea si exploatarea instalatiilor de protectie a calitatii factorilor de mediu se va realiza in conformitate cu documentatiile tehnice de executie si ale regulamentului de intretinere si exploatare;

Lucrarile de executie vor incepe numai dupa ce titularul de proiect solicita si obtine autorizatia de construire a obiectivului de investitie.

Proiectul (atat in faza de executie cat si in faza de exploatare) se va realiza in conformitate cu prevederile urmatoarelor acte normative, care sunt in concordanta cu Directivele Uniunii Europene:

OUG nr.195/2005 privind protectia mediului, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr.265/2006, OUG nr.114/2007 si OUG 164/2008 ; OM 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu modificarile ulterioare; H.G. nr. 856/2002 privind evidenta gestiunii deșeurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase; HG nr. 349/2005 privind depozitarea deșeurilor cu modificarile si completarile ulterioare; Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor; HG nr 1403/2007 privind refacerea zonelor în care solul, subsolul și ecosistemele terestre au fost afectate;

OM nr. 536/1997 pentru aprobarea Normelor de igiena și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;

HG nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor;

Respectarea legislatiei privind protectia muncii, conform : Legii 319/2006, H.G. 1425/2006, modificata si completata de H.G. 955 /2010, H.G. 300/2006, H.G. 1146 / 2006, H.G. 971 / 2006, H.G.1091 / 2006, H.G. 1048 / 2006, H.G. 493 / 2006, H.G. 1028 / 2006, H.G.1092/2006, H.G. 1051 / 2006.

La finalizarea proiectului veti instiinta autoritatea pentru protectia mediului Valcea in vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor prezentului act. Procesul-verbal, astfel întocmit se va anexa și va face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Proiectul propus nu necesita parcurgerea celorlalte etape ale procedurii de evaluare a impactului asupra mediului.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV
Ec. Alin Iulian VOICESCU

SEF SERVICIU Avize, Acorduri, Autorizatii
Ing. Ana ARTARISI

Intocmit,

