



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

Nr. ....1616 / 0201047

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE  
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de U.A.T. BUDEȘTI cu sediul în județul Vâlcea, comuna Budești, sat Bercioiu, prin reprezentant Primar ION VLĂDULESCU, pentru proiectul “Extindere capacitate de trafic și înființare pistă cicliști pe strada Islaz-Barza, în comuna Budești, județul Vâlcea” propus a fi realizat în județul Vâlcea, comuna Budești, sat Barza, str. Islaz-Barza, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea cu nr. 11417/19.07.2023, în baza:

- Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului,
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare,
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Legea nr. 49/2011,

Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 26.01.2024, că proiectul “Extindere capacitate de trafic și înființare pistă cicliști pe strada Islaz-Barza, în comuna Budești, județul Vâlcea” propus a fi realizat în județul Vâlcea, comuna Budești, sat Barza, str. Islaz-Barza, nu se supune evaluării impactului asupra mediului.

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

- a) proiectul se încadrează în prevederile Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, la pct.13.a) *Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;*
- b) autoritățile care au participat la ședința Comisiei de Analiză Tehnică nu au exprimat puncte de vedere cu privire la potențialul impact asupra tuturor factorilor de mediu prevăzuți în Legea 292/2018 art. 7 alin (2), asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar și asupra corpurilor de apă care să conducă la continuarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului;
- c) în conformitate cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii 292/2018:

1) Caracteristicile proiectului:

- a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Obiectul prezentului proiect îl reprezintă:

- extinderea capacității de trafic prin trecerea de la drum cu o singură bandă de circulație la drum cu două benzi de circulație - Strada Islaz - Barza - L = 1 815.00 m;
- înființare pista ciclisti - pe partea dreaptă a stazii Islaz - Barza - L = 1 800.00 m (Km 0+005 - Km 1+805).

Suprafața ocupată de lucrările proiectate este de: 16 320 mp

#### **Soluția tehnică propusă**

Soluția tehnică adoptată la elaborarea Proiectului Tehnic de Execuție, este conformă cu:

- Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenție;
- Studiul Geotehnic;
- Expertiza tehnică.

Terasamentele de pământ se execută conform normelor TS și Normativului C182- 82, manual, în proporție de cca. 10% și mecanizat, în proporție de cca. 90%.

Săpăturile în teren tare constau în:

- marcarea suprafeței de săpat;
- executarea săpăturii, încărcarea și transportul pământului la umpluturile proiectate;
- nivelarea și finisarea patului drumului și pantelor după săpare;
- verificarea profilului proiectat;

Umpluturile de pământ constau în:

- executarea săpăturii și transportul pământului;
- marcarea suprafeței de umplut;
- împrăștierea pământului;
- udarea și compactarea pământului (pe straturi succesive de max 20 cm);
- nivelarea și finisarea suprafeței;

Structura rutieră este suplă (cu îmbracaminte asfaltică), după cum urmează:

#### **Profil transversal tip**

Sistemul rutier pentru Profil Transversal Tip este suplă (cu îmbracaminte asfaltică) alcătuit după cum urmează:

#### **Structura rutieră nouă - strada Islaz Barza Km: 1+690 - Km: 1+815:**

- 35 cm strat de balast conform STAS 6400 și SR EN 13242;
- 15 cm strat superior de fundație din piatră spartă, conform STAS 6400 și SR EN 13242;
- 6 cm strat de bază BADPC 22.4 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 ;AND605-2023;
- 4 cm strat de uzură BAPC 16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAPC 16 conform AND605-2023).

#### **Structura rutieră nouă la casete de largire - strada Islaz Barza Km: 0+000 - Km: 1+690 (stanga-dreapta):**

- 35 cm strat de balast conform STAS 6400 și SR EN 13242;
- 15 cm strat superior de fundație din piatră spartă, conform STAS 6400 și SR EN 13242;
- 6 cm strat de bază BADPC 22.4 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 ;AND605-2023;
- geocompozit de armare, antifisură și barieră pentru structuri asfaltice;
- 4 cm strat de uzură BAPC 16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAPC 16 conform AND605-2023).

#### **Ranforsare structura rutieră existentă - strada Islaz Barza Km: 0+000 - Km: 1+690:**

- structura rutieră existentă cu îmbracaminte asfaltică; prevederi: reparații locale pe 20% din suprafața;

- geocompozit de armare, antifisura si bariera pentru structuri asfaltice;
- 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 AND605-2023).
- Preluarea denivelarilor in profil transversal si longitudinal se va realiza la nivelul stratului de uzura, din BAPC 16, in grosime medie de 2 cm;

**Structura rutiera pista de ciclisti - strada Islaz Barza Km: 0+005 - Km: 1+805 (dreapta):**

- 30 cm strat de fundatie conform STAS 6400 si SR EN 13242 (15 cm material recuperat + 15 cm material nou adaugat - balast);
- 10 cm strat de balast stabilizat cu ciment 6%;
- 4 cm strat de uzura din BA 8 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008

Pentru realizarea casetele de largire se va executa taierea straturilor asfaltice la o distanta de min. 25 cm fata de marginea existenta.

Reparatiile locale la imbracamintea asfaltica existenta constau in repararea suprafetei degradate, inclusiv plombarea gropilor cu beton asfaltic tip BAPC 16, si cuprind:

- taierea marginilor in forme geometrice regulate, decaparea suprafetei degradate si scarificarea stratului de baza;
- curatirea suprafetelor decapate;
- amorsarea suprafetei;
- intinderea betonului asfaltic, in greutate medie de 72 kg/mp.

Reparatiile locale la imbracamintea cu beton rutier existenta constau in intretinerea rosturilor si colmatarea crapaturilor cu mastic bituminos, si cuprind:

- scoaterea din rosturi si crapaturi a masticului degradat si a murdariei;
- curatirea cu peria de sarma a rosturilor si crapaturilor;
- amorsarea suprafetei;
- prepararea si turnarea masticului bituminos, in greutate medie de 0.960 kg/ml.

Acest strat confera structurii rutiere rezistenta mecanica necesara preluarii solicitarilor datorate traficului. Impreuna cu stratul inferior de fundatie din balast, repartizeaza presiunile pe suportul structurii rutiere, si se va executa conform STAS 6400-84 si SR EN 13242.

Lucrarile constau din:

- achizitionare piatra sparta sort (0-63)mm;
- transportul pietrei sparte;
- punerea in opera:
  - *asternerea mecanica cu autogrederul a pietrei intr-un strat uniform si se cilindreaza la uscat, pana la fixare, cu ajutorul compactoarelor cu rulouri netede usoare (6 ... 8 t) si apoi cu compactoare cu rulouri netede mijlocii (10 ... 14 t);*
  - *rectificarea suprafetei la uscat, cu adaugarea materialului necesar, inainte si in urma cilindrului compresor;*
  - *asternerea manuala a splitul de impanare, in minim doua reprize, se stropeste succesiv cu apa si se continua cilindreaza pana la increstare, cu ajutorul compactoarelor cu rulouri netede mijlocii sau grele.*

Grosimea stratului superior de fundatie din piatra sparta este de **15 cm**.

Pentru executia stratului din balast stabilizat cu ciment sunt necesare urmatoarele operatii:

- aprovizionarea cu agregate stabilizate;
- asternerea la profil a stratului de agregate stabilizate;
- compactarea la grosimea prescrisa din proiect;
- taierea si indepartarea denivelarilor;
- protejare prin asternerea unui strat de nisip de 1-2 cm grosime si stropirea cu apa.

Grosimea stratului din balast stabilizat cu ciment, este de **10 cm**.

Dupa pregatirea suprafetei suport (curatire si amorsare) se va aterne un strat geocompozit, conform SR EN 15381, avand urmatoarele functii:

- armare (ranforsare);
- antifisura;
- bariera impotriva infiltratiilor de apa.

Acest strat va creste durata de exploatare a structurii asfaltice, contribuind la prevenirea si intarzierea aparitiei fisurilor in structura rutiera, oprirea propagarii acestora, marind durata de viata a drumului.

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta cu asternere manuala, conform profilului transversal tip, cu latimea de prevazuta in proiect

Lucrarea consta din:

- Marcarea suprafetei de umplut;
- Asternerea manuala a pietrei sparte la profil;
- Cilindrarea partiala si rectificarea suprafetei in timpul cilindrarii;
- Asternerea materialului de impanare, sort (15-25)mm, inclusiv udarea si continuarea cilindrarii;
- Asternerea nisipului de innoroire, sort (0-7)mm, si completarea cilindrarii;

Pentru preluarea apelor de suprafata cu debit redus si conducerea acestora catre punctele de descarcare (camine de vizitare din beton armat cu capac si rama carosabila tip geiger), au fost prevazute rigole scafa cu sectiunea pavata avand urmatoarele dimensiuni: 40 x 30 x 12 cm asezata pe o fundatie din beton.

Rigolele tip scafa au fost prevazute pe partea dreapta a strazii, descarcarea acestora va fi realizata prin camine de vizitare din beton armat cu capac si rama carosabila tip geiger (9 buc.).

La Km: 1+780.00, a fost prevazut un podet L=5.00 m, care inlocuieste teava metalica existenta, colmatata si subdimensionata.

Lucrarile se suprapun peste traseul drumului existent, nefiind necesare expropriieri.

Se vor utiliza:

- borduri 20x25 cm;
- borduri 10x15 cm.

Se realizeaza o sapatura de fundatie continua cu adancimea de 100-150 mm si se toarna betonul de regula pana la nivel cu stratul de pietris. Latimea fundatiei trebuie sa fie mai mare cu minim 100 mm decat latimea bordurii pentru a se permite incastrarea ei.

Pe fundatia de beton intarit se toarna un strat de mortar de 20 mm (1:3 ciment :nisip) pe care se aseaza bordurile. Bordurile sunt asezate la nivel si aliniate cu ajutorul unui ciocan de cauciuc.

Incastrarea bordurilor Se toarna betonul de incastrare pe fundatia de beton a bordurii. Se compacteaza si netezeste betonul cu mistria, asigurându-se ca cel puțin ½ din înaltimea bordurii este încadrata astfel încat aceasta sa poata prelua împingerile dinspre zona pavata.

Bordurile se pot monta fara rosturi sau cu rosturi de 8-10 mm umplute cu mortar (un amestec 1:4-ciment nisip). Rosturile trebuie completate in intregime si bine compactate . Bordurile se pot monta si cu rosturi neumplute (cap la cap) de 2-3 mm.

Vor fi prevazuti parapeti metalici, amplasati conform STAS 1948-1-91 Stalpi ghidare si parapete, pe fundatii continue din beton armat C25/30 tip "I", 1.00x0.25m si 1.50x0.30m si fundatii continue tip „L” 1.50x0.30 m, armate cu plasa sudata diam.=8 mm.

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

- Delimitarea benzilor de circulatie;
- Delimitarea partii carosabile;

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

### **Aducere la cota camine utilitati**

- Lucrarile constau in ridicarea la nivelul stratului superior al imbracamintii asfaltice, a capacelor la caminele de vizitare pentru apa - canal cu  $H_{med}=20cm$ , asezata pe placa prefabricata din beton armat, inclusiv inlocuirea ramelor si capacelor carosabile.

**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 :**

Suprafata de teren afectata de lucrari este de 16 320 mp.

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

- Agregate minerale:
  - Nisip
  - Balast
  - Piatra sparta

Agregatele minerale vor fi procurate din bastiere si cariere autorizate.

- Betoane asfaltice

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

- Beton de ciment:

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

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

**- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**

- energie electrica - Nu este cazul

- alimentare cu apa si canalizare - Nu este cazul

- apa tehnologica - Nu este cazul, atat in faza de constructie cat si in faza de exploatare nu este necesara apa tehnologica.

- agent termic- Nu este cazul.

**- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**

Perioada de execuție generează impacturi semnificative, pe o perioadă redusă de timp, producand efecte în marea lor majoritate reversibile. Se apreciază că măsurile de atenuare și eliminare a impactului, propuse împreună cu obligația antreprenorului de a respecta legislația de mediu existentă la data semnării contractului sunt suficiente pentru remedierea majorității impacturilor posibile în perioada de execuție a lucrării.

În acest sens se consideră necesară impunerea unei conduite corespunzătoare cu privire la protecția mediului și gospodărirea deșeurilor, și prin acordul de mediu ce va fi eliberat.

Investiția propusă va avea un impact pozitiv asupra mediului în perioada de operare, cu condiția menținerii parametrilor proiectați prin măsuri de verificare, intretinere și reparatii.

Prin realizarea proiectului se asigura respectarea conditiilor impuse de catre standardele si normativele in vigoare atat din Romania cat si cele din Uniunea Europeana pentru a asigura un nivel de trai civilizatat în conditii igienico-sanitare normale si pentru a feri populatia de eventualele imbolnaviri.

Amenajările pentru protecția mediului constau, din lucrări specifice de refacere a cadrului natural după terminarea lucrărilor. Porțiunile de taluz de rambleu și debleu, depozitele rezultate din plusul de terasamente și terenurile folosite temporar la execuția lucrărilor vor fi amenajate și plantate cu specii adecvate condițiilor staționale, cu rol de a stabili terenul, de a reține praful care se ridică în atmosferă și de a reduce nivelul de zgomot.

**- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;**

Accesul la obiectivul de investiții este asigurat astfel:

- cu mijloace auto, de la Ramnicu Valcea 8 km până la obiectiv;
- Se va utiliza drumul national DN67 (Strada Strandului).

Se folosesc drumurile existente. Gradul de ocupare și folosire al drumului în timpul executiei se va realiza respectandu-se conditiile impuse de administratorii drumurilor, precum și de Politia locala.

**- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**

Suprafata de teren afectata de lucrari este de 16 320 mp.

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

➤ Agregate minerale:

- Nisip
- Balast
- Piatra sparta

Agregatele minerale vor fi procurate din bastiere si cariere autorizate.

➤ Betoane asfaltice

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

➤ Beton de ciment:

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

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

**- metode folosite în construcție/demolare;**

Pentru realizarea în bune condiții a tuturor lucrărilor care fac obiectul prezentei investiții, executantul va desfășura următoarele activități:

Studierea proiectului pe baza pieselor scrise și desenate din documentație, menționate în borderou, precum și a legislației, standardelor și instrucțiunilor tehnice de execuție la care se face trimitere, astfel încât la începerea execuției să poată fi clarificate toate lucrările ce urmează a fi executate; Va sesiza proiectantul în termen legal de eventualele neconcordanțe între elementele grafice și cifrice sau va prezenta obiecțiuni în vederea rezolvării și concilierii celor prezentate.

În timpul execuției:

Va asigura aprovizionarea ritmică cu materialele și produsele cuprinse în proiect în cantitățile și sortimentele necesare;

Va sesiza proiectantul în cazul imposibilității procurării anumitor materiale și produse prevăzute în documentația de proiectare prezentând în același timp o ofertă a altui material similar, cu caracteristici cel puțin identice din punct de vedere tehnic și economic cu cel prevăzut în proiect; Va sigura forța de muncă și mijloacele de mecanizare necesare în concordanță cu graficul de execuție și cu termenele parțiale stabilite;

Va respecta cu strictețe tehnologia și caracteristicile de lucru menționate în proiect.

Executantul lucrărilor este obligat să păstreze pe șantier, la punctul de lucru, pe toată durata de execuție și a probelor tehnologice, întreaga documentație pe baza căreia se execută lucrările respective, inclusiv dispozițiile de șantier date pe parcurs.

Proiectul nu implica lucrari de demolare.

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

Inventarul tipurilor și cantităților de deseuri ce vor fi produse, inclusiv clasa de pericolozitate;

- Procesele tehnologice pentru executia lucrurilor;
- Deseuri constructii: 17 01 01 - beton 17 02 01 - lemn, 17 02 03 - materiale plastice, 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 deposit, altele decât cele specificate la 17 05 07, 17 09 04 - amestecuri de deseuri de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03
- Deseuri municipale si asimilabile: 20 03 01 - deseuri municipale amestecate.

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

Denumire deseuri	Cod deseuri	Eliminare /Valorificare deseuri	Cantitati
Beton	17 01 01	Cantitățile de beton ramase sunt concasate si utilizate la fundarea strazilor ce formează structura rutieră. Cantitățile neutilizate vor fi eliminate la un depozit de deseuri inerte în județ	cca 6 mc
Lemn	17 02 01	Valorificate prin societati specializate	cca 2 mc
Materiale plastice	17 02 03	Valorificate prin societati specializate	cca 0.5 mc
Asfalturi	17 03 02	Transportate pentru reciclare la statia de asfalt	cca 3 tone
Fier si otel	17 04 05	Valorificate prin societati specializate	cca 60 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 10 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 7 mc

Amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări	17 09 04	Vor fi eliminate un depozit de deșeuri inerte din județ	cca 3 mc
Deseuri municipale asimilabile	20 03 01	Vor fi predate către operatorul de salubritate din zonă	cca 2 mc/ luna

**Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**  
Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

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

➤ **Protecția calitatii apelor**

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

**În perioada construcției proiectului, sursele de poluanți a factorului de mediu sunt:**

- manevrarea materialelor de construcție;
- circulația vehiculelor care vor transporta materiale de construcție;
- traficul utilajelor de construcție;
- amplasamentul ales pentru organizarea de șantier.

Manipularea materialelor de construcție determină emisii specifice de anumiți compuși chimici. Accidental este posibil ca unele produse precum carburanții sau uleiurile, sau alte produse folosite în construcții în faza lichidă să se scurgă din recipientele de depozitare.

Traficul vehiculelor grele va genera emisii ale unor poluanți gazeși (NO<sub>x</sub>, CO, SO<sub>x</sub>, compuși din hidrocarburi, particule în suspensie etc.). În același timp, vor rezulta particule din frecarea dintre suprafața drumului și a roților vehiculelor. Toate acestea vor fi spălate de precipitații și depozitate pe sol și mai departe în albia torentului.

Stația de alimentare cu carburanți și eventualele puncte de lucru destinate reparațiilor operative ale vehiculelor pot fi de asemenea surse potențiale de poluare a apelor de suprafață și subterane. Locul și activitățile efectuate la aceste puncte de lucru trebuie avizate în perioada premergătoare începerii lucrărilor, când vor fi stabilite și măsurile punctuale de protecție a mediului, în special a apei.

Amplasarea organizării de șantier va trebui de asemenea aprobată ținând cont de complexitatea și tipul lucrărilor, de echipamente și de activitățile ce urmează a fi desfășurate.

În perioadele de activitate pe șantier, cantitățile de pulberi sedimentabile sunt mai mari decât în perioada de exploatare. Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție (beton, bitum, agregate etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații.

Manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor reprezintă o sursă potențială de poluare ca urmare a unor pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri.

Neetanșeitarea rezervoarelor de carburanți poate constitui de asemenea o sursă de poluare. De la stațiile de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport rezulta uleiuri, carburanți, apă uzată de la spălarea mașinilor.

Apele de siroire pot produce antrenarea unor cantități importante de particule de diverse dimensiuni.

La executia lucrărilor se impune respectarea judicioasă a gospodăririi materiilor prime, materialelor și deșeurilor, pentru a evita descărcarea accidentală în aceste ape de suprafață prin intermediul acțiunii vântului sau apelor de siroire.

**Măsuri pentru asigurarea protecției apelor de suprafață și subterane:**



- colectarea apelor de siroire si retinerea, cel putin partiala, a sedimentelor in bazine de sedimentare;
- amenajarea platformelor de depozitare cu santuri de retentie;
- epurarea apelor uzate;
- depozitarea carburantilor si a altor compusi chimici in locuri asigurate, ferite de acces public;
- colectarea si ulterior depozitarea corespunzatoare, in locurile aprobate de organele in drept, a deseurilor generate de executia lucrarilor si organizarii de santier;
- asigurarea etanseitatii rezervoarelor de carburanti;
- evitarea descarcarii materialelor de orice natura in mod necontrolat

Se recomanda gospodarirea judicioasa a materiilor prime si materialelor, respectarea stricta a tehnologiilor de executie si proceselor de productie.

In cazul unor neconcordante intre proiect si teren, in urma unor viituri, sau din alte cauze, beneficiarul va solicita prezenta proiectantului pentru adaptarea proiectului la situatia nou creata. Se recomanda ca lucrarile sa fie efectuate astfel incat pierderea de material sa fie minima.

Pentru eliminarea pericolului infestarii cu produse petroliere a solului si implicit a apei subterane este necesara intretinerea corespunzatoare a utilajelor.

Carburantii si produsele chimice trebuie stocate in celule etanse.

Din punct de vedere al gospodarii apelor, lucrarile proiectate nu influenteaza regimul apelor subterane.

Se anticipează că toate efectele de mai sus pot fi contracarate în mod adecvat prin practicile de constructie si prin implementarea unor practici de exploatare corespunzatoare de gospodarie a investitiei. Modul de realizare a acestora este deja tratat in cadrul proiectului. De aceea nici unul dintre efectele reziduale nu este considerat de mare insemnatate.

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, pentru organizarea de santier se propune utilizarea toaletelor ecologice.

Poluarea apei poate rezulta din apele uzate generate pe santierele de constructii si in birouri si prin scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianti si alte substante chimice (ex. detergenti si vopseluri) folosite in proces. Totodata, poluarea apei poate fi produsa de siroirea sedimentelor datorita eroziunii mai accentuate a solului si de praful si nisipul de pe santiere (a se vedea si 'eroziunea solului'). In unele situatii santurile sapate trebuie mentinute uscate prin pomparea apei.

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.

Se vor evita scurgerile accidentale de combustibili, lubrifianti si alte substante chimice prin utilizarea unor spatii de depozitare amenajate adecvat si aplicarea unor proceduri de manevrare adecvate. Implementarea acestor masuri va reduce la minimum efectele negative.

### **Faza de functionare**

Masuri pentru protectia calitatii apelor in perioada de exploatare:

- verificarea periodica si intretinerea curenta a lucrarilor
- verificarea periodica a calitatii factorilor de mediu in zona drumului.

Poluarea accidentala (putin probabila in acest caz) se poate produce in cazul accidentelor de circulatie in care sunt implicate vehicule ce transporta substante periculoase. Prin realizarea investitiei se are in vedere reducerea riscului accidentelor.

**- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;**

Nu este cazul. Nu sunt prevazute statii si instalatii de epurare sau de preepurare a apelor uzate.

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

➤ **Protecția aerului**

**Sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;**

**Faza de construcție**

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

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

**Poluanți specifici:**

- Particule și praf - curățarea terenului, transportul și manevrarea deșeurilor de construcție, transportul și manevrarea materialelor de construcție (nisip, pietris etc.), lucrările de construcție etc.
- Monoxid de carbon CO, oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), hidrocarburi, particule, fum - vehicule și mașini mobile nerutiere, alte motoare

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

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

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

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

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

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

**Faza de funcționare**

Emisiile poluante ale gazelor de esapament reprezintă singura sursă de poluare a aerului pe zona de circulație. Autovehiculele care circulă în prezent sunt vehicule ușoare.

Valorile potențiale care pot depăși C.M.A. (Nox, Sox, CO) se pot atinge în zonele cu trafic intens.

Având în vedere poluarea de fond a aerului în zonă, se apreciază că poluarea aerului datorată circulației nu va pune în pericol sănătatea populației.

Singura măsură aplicabilă privind protecția aerului în perioada de exploatare este respectarea normelor europene privind calitatea carburanților și de asemenea asigurarea pe plan național a existenței unui parc de autovehicule ce respectă normele de poluare impuse la nivelul anului 2025.

**- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

Nu este cazul.

➤ **Protecția împotriva radiațiilor**

În faza de execuție a lucrărilor de construcție, cât și în faza de funcționare a obiectivului, nu se folosesc surse generatoare de radiații.

➤ **Protecția solului și subsolului**

**Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime:**

**Faza de construcție**

Obiectivele 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 lucrarile de sapaturi, transport, descarcare a materialelor la frontul de lucru;
- sedimentarea poluantilor din aer, proveniti din functionarea mijloacelor de transport, a utilajelor de constructii, statiilor de asfalt, statiilor de betoane etc.;
- evacuarea apelor cu continut de lianti, lapte de ciment si suspensii de pe platformele de preparare a betoanelor sau de la locurile de plasare in opera;
- depozite necontrolate de deseuri;
- depuneri de substante poluante (SO<sub>2</sub>, nox si metale grele), prin precipitatii.

#### **Faza de functionare**

Nu este cazul.

#### **Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

- **Sursele de zgomot și de vibrații**

#### **Faza de constructie**

In perioada de executie, punctual, in zonele de activitate a utilajelor, in perioadele de lucru si in imediata apropiere a acestora, se pot atinge valori ridicate ale nivelului de zgomot, de ordinul a Leq=90 dB(A). Prin indepartarea de sursa, 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 Leq = 70-75 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 si SR 10009:2017/C91:2020).

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.

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.

#### **Faza de functionare**

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VĂLCEA

Adresa Râmnicu Vâlcea, str. Remus Bellu, nr. 6, județul Vâlcea, Cod poștal 240156

Tel.: +40250735859 e-mail: office@apmvl.anpm.ro website: http://apmvl.anpm.ro

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Nu este cazul.

➤ **Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

**- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect:**

Investiția propusă să se realizeze nu are impact asupra arealului protejat, iar amplasamentul nu este situat în vreo arie protejată.

**- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate:**

- Ca urmare a lucrărilor proiectate, 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 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.

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

***In apropierea obiectivului de investiții nu sunt prezente obiective de interes public.***

Gospodăriile amplasate în zona lucrărilor se află la o distanță cuprinsă între 10-20 m.

În zona studiată nu se regăsesc monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție sau zone de interes tradițional.

**Faza de funcționare**

Nu este cazul.

**- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:**

Asupra așezărilor umane va exista un impact negativ, de o anumită durată, în perioada de execuție, prin mărirea traficului greu în zona, prin zgomotul produs de funcționarea utilajelor pentru lucrări.

Constructorul trebuie să fie obligat să efectueze lucrările astfel încât să nu interfereze în mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea și ocuparea drumurilor publice.

Nu se vor utiliza proprietăți private pentru depozitare de materiale, drumuri ocolitoare și alte instalații legate de construcție și stații de preparare fără acordul scris al proprietarului sau concesionarului și fără plata unei compensații, dacă este cazul.

Constructorul va trebui de asemenea să selecteze, să amenajeze și să plătească, dacă este cazul, amplasamentele drumurilor ocolitoare, ale depozitelor de utilaje sau a altor amenajări necesare desfășurării lucrărilor de construcție.

După încheierea lucrărilor, zona trebuie curățată și refăcută spre satisfacția proprietarului.

Drumurile de acces la proprietăți trebuie să fie garantate după finalizarea lucrărilor.

Impactul asupra populației în perioada de construcție va fi legat de zgomotul/praful generat de lucrările de construcție și de congestionarea circulației.

Prin realizarea lucrărilor proiectate, în principal prin fluentizarea circulației rutiere în zona, se asigură condiții corespunzătoare de funcționare pentru obiectivele comerciale, industriale, turistice, de servicii etc.

Prin fluentizarea circulației, pentru obiectivele și locuitorii, se vor asigura condiții mai bune de deplasare, aprovizionare și activitate.

Proiectul de refacere este important pentru asigurarea posibilității de transport rutier îmbunătățit la nivel local dar și regional.

Pe parcursul lucrărilor se va urmări ca accesul la imobilele din zona să nu fie obturate, iar locuitorii să poată circula fără restricții pe tot parcursul execuției lucrărilor.

- 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.100 din 12.04.2023 eliberat de Primaria Budești, regimul juridic al terenului: proprietate publică a comunei Budești, amplasament situat în intravilanul Comunei Budești, regimul economic: conform PUG - cai de comunicații și amenajări aferente:

- politici de zonare și de folosire a terenului: H.C.L. Budești nr. 30/27.06.2014 și prelungită;
- arealele sensibile: nu este cazul;

- **detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare** - nu este cazul  
**Regimul juridic**

Obiectivul "Extindere capacitate de trafic și înființare pistă cicliști pe strada Islaz-Barza, în comuna Budești, județul Vâlcea" este amplasat în totalitate în intravilanul comunei Budești. În proiect nu sunt implicate terenuri particulare.

**Regim tehnic.**

**Suprafața teren:** 16 320 mp fără interdicție de construire;

Extinderea capacității de trafic prin trecere de la drum cu o singură bandă de circulație la drum cu două benzi de circulație- strada Islaz -Barza-L-1.815.00 m;

Inființare pistă de cicliști -pe partea dreaptă a străzii Islaz- Barza -L-1.800.00 m;

Terenurile sunt scoase din circuitul civil, lucrările executate nu necesită acțiuni de exproprieri sau scoateri din circuitul agricol sau forestier.

**Utilități existente în zona respectivă:** energie electrică, alimentare cu apă (APAVIL S.A.), telecomunicații;

**Circulația pietonilor și autovehiculelor:** drumul național DN 67 (strada Strandului)

**Distante admise față de proprietățile vecine:** Conform Codului Civil

**Regim economic:**

**Categoria de folosință:** drumuri de interes local

**Reglementări P.U.G.:** cai de comunicație rutieră și amenajări aferente.

**Topografia**

Ridicarea topografică s-a făcut prin grija beneficiarului.

**Devierile și protejările de utilități afectate:** nu este cazul.

**Sursele de apă, energie electrică, gaze, telefon și alte asemenea pentru lucrări definitive și provizorii:** nu este cazul.

**Căile de acces**

- **distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;**

Nu este cazul. Proiectul nu se află sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;

- **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

Amplasamentul nu este situat în apropierea vreunui sit arheologic și nu se află în zona protejată a monumentelor istorice.

- hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:
- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

Categoria de folosință: drumuri de interes național și local;

Comuna Budești este așezată pe Drumul Național DN 7, care străbate nordul comunei pe o lungime de 6 km. Este străbătută de drumul județean DJ 678 (Limita Jud. Olt - Drăgolești - Casa Veche - Drăgăoiu - Galicea - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești - Barza - Budești (DN 7)), cu o lungime de 40,370 Km, pe raza județului Valcea.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Nu este cazul.

- arealele sensibile;

Pe amplasamentul investiției nu există areale sensibile, respectiv arii naturale protejate, situri arheologice, etc.

Amplasamentul nu intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul nu implică lucrări de defrisare.

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970:

Conform extrasului de carte funciara a strazii.

- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

Nu este cazul. Nu a fost luată în calcul alta varianta de amplasament.

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):

Principalele efecte benefice ale implementării proiectului:

Necesitatea investiției este impusă de lipsa lucrărilor de modernizare pentru zona ce face obiectul prezentei documentații, aspect care conduce, pe lângă disconfortul și desfășurarea traficului rutier în condiții mediocre de siguranță și confort, la o lipsă de interes pentru dezvoltarea comunității din zona.

Obiectivul general al acestui proiect este dezvoltarea economică, socială, durabilă și echilibrată teritorial în Comuna Budești potrivit nevoilor și resurselor specifice, cu accent pe dezvoltarea infrastructurii de legătură către principalele căi de transport rutiere.

Obiective specifice:

- creșterea gradului de siguranță și confort al utilizatorilor acestor zone și a locuitorilor din Comuna BUDEȘTI;
- alinierea la cerințele UE cu privire la siguranța în trafic;
- reducerea poluării;
- desfășurarea în condiții de siguranță și confort a circulației rutiere și pietonale.

Se poate afirma că atât la nivel național, cât și la nivel regional și local, construcția de drumuri și străzi în cadrul infrastructurii rutiere este considerată o premisă strict necesară pentru valorificarea potențialului economic, dezvoltarea turismului și îmbunătățirea nivelului de trai al populației.

Obiectivul specific este modernizarea strazilor, ce va aduce după sine o modificare consistentă în modul de circulație din punct de vedere al distribuției fluxurilor și al valorilor de trafic.

Modul de rezolvare a circulației și cu efectele acestei modificări sunt ilustrate în prezenta documentație. Conform documentației întocmite și în concordanță cu tema de proiectare, realizarea investiției poate satisface necesitatea de mobilitate atât în cazul traficului actual, cât și a celui de perspectivă

- drumuri.

**Impactul** asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ):

Factori de mediu	Natura impactului			
	Direct/ Indirect	Secundar/ Cumulativ	Pe termen scurt, mediu sau lung	Permanent/ Temporar
Populație	D	S	S	T
Sanatate umana	I	S	S	T
Flora și fauna	D	S	S	T
Sol	D	S	S	T
Bunurilor materiale	I	S	S	T
Apa	I	S	S	T
Aer	D	S	S	T
Clima	-	-	-	-
Zgomot și vibrații	D	S	S	T
Peisaj și mediu vizual	I	S	S	T
Patrimoniul istoric și cultural	-	-	-	-

Impactul asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural este temporară și este strict legată de perioada de execuție, dar poate fi redusă prin măsuri luate de constructor.

Poluarea permanentă este specifică traficului și are un impact mai puțin important asupra mediului. Lucrarea în cauză are impact redus asupra terenului și vecinătăților, iar impactul asupra sănătății umane este minim.

Se poate crea disconfort datorita lucrarilor de modernizare, circulatiei autovehiculelor necesare lucrailor de construire, dar acestea au un caracter izolat si frecventa redusa.

Natura impactului este directa si pe termen scurt si mediu asupra terenului studiat si minima asupra vecinatatilor.

Lucrarile in cauza vor avea un caracter pozitiv asupra zonei studiate si vecinatatilor imediate datorita faptului ca lucrarile de modernizare a drumului vor imbunatati starea actuala a terenului.

➤ Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)

Impactul va avea caracter local izolat (in limitele amplasamentului studiat).

➤ Magnitudinea și complexitatea impactului.

Impactul va fi redus, constructia in cauza fiind de marime medie si complexitate redusa, nefiind necesare tehnica si echipamente complexe de executie.

➤ Probabilitatea impactului.

Probabilitatea impactului este redusa.

➤ Durata, frecvența și reversibilitatea impactului.

Impactul va fi pe termen scurt, 4 de luni de la data inceperii executiei lucrarilor, si va avea un caracter temporar.

➤ **Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.**

În timpul lucrarilor, inclusiv in perioada de intretinere si de desfasurare a activitatilor de organizare a santierului, Constructorul si Sub- contractantii , in conformitate cu normele si reglementarile in vigoare, trebuie sa puna in aplicare urmatoarele masuri de micșorare a impactului asupra mediului:

- Reducerea zgomotului produs de echipamente si utilaje atunci cand functioneaza in zone populate si in apropiere de cladiri locuite.
- Intrarea in vigoare a unui plan adecvat de organizare a traficului pentru a micșora inconvenientele cauzate de de traficul de santier si pentru a proteja siguranta oamenilor si activitatea Constructorului.
- Protejarea raurilor, terenurilor cu culturi si a oricaror zone ce inconjoara Santierul impotriva poluarii care poate fi provocata atat de lucrarile permanente ale investitiei cat si de alte activitati legate de organizarea santierului Constructorului.
- Controlul metodei de depozitare a materialelor cu respectarea stricta a standardelor, specificatiilor, cu privire la cele mai sensibile articole, cum ar fi combustibilul, lubrifiantii, cimentul, etc.
- Protejarea si refacerea cu acuratete, la sfarsitul lucrarilor, a santurilor sapate pentru amplasarea conductelor, a drumurilor de serviciu si de deviere si a lucrarilor temporare sau pregatitoare.
- Acoperirea santurilor sapate pentru amplasarea conductelor se va executa cu pamantul provenit din sapatura astfel incat la sfarsitul lucrarilor de executie amplasamentul sa nu prezinte modificari fata de momentul inceperii executiei.
- Excedentul de pamant rezultat dupa aducerea la faza initiala a amplasamentului lucrarilor va fi transportat cu acordul beneficiarului lucrarilor intr-un loc special amenajat, in vederea refolosirii acestuia.
- Asigurarea si instalarea echipamentelor specifice si monitorizarea relevanta a zgomotului, gazelor, prafului, lichidelor, si a altor efecte ale poluarii derivate din activitatile de santier.
- Reducerea emisiilor poluantilor pana cand ajung la nivele admisibile, conform legislatiei si normelor in vigoare in Romania
- Orice alta actiune, care poate fi necesara, in conformitate cu instructiunile Inginerului si conform legislatiei in vigoare in Romania
  - **natura transfrontieră a impactului:** nu este cazul.

#### **Lucrări necesare organizării de șantier:**

Incinta organizarii de santeir se va amplasa pe partea dreapta a strazii (Km 0+415), in vecinatatea Gospodariei de apa, pe terenuri apartinand domeniului public aflat in administrarea Comunei Budesti.



Suprafata ocupata de Organizarea de Santier este de 100 mp.

Perimetrul studiat se va ingradi cu imprejmuii continue. Periodic se va verifica continuitatea, starea tehnica si de securitate a imprejmuirilor, astfel incat sa fie preintimpinat orice acces neautorizat in incinta.

Pe terenul unde va fi amplasata organizarea de santier se va executa o platforma balastata in grosime de 10 cm, pentru stationarea utilajelor si depozitarea materialelor necesare realizarii investitiei si amplasare cabina poarta, container magazie, birouri, vestiare wc monobloc ecologic, pichet PSI, panouri de informare si identificare, etc.

Se vor monta baracamentele necesare, un punct de acordare a primului ajutor in caz de accidente de munca si un pichet PSI. Se va asigura racord la energia electrica. Se vor asigura si respecta conditiile minime de igiena si sanatate in munca conform reglementarilor in vigoare la data executiei lucrarilor.

Asigurarea sursei de apa potabila se va face din surse locale, iar a apei tehnologice din apele din zona care respecta prevederile caietului de sarcini.

Accesul la utilitati va fi corelat cu cele existente in zona.

Telefonia folosita este in dotarea constructorului.

Deoarece lucrările ce urmeaza a fi executate sunt amplasate pe raza localității, căile de acces provizorii sunt rezolvate prin căile de acces existente în zonă .

Pentru transportul utilajelor, autobasculantelor si materialelor principale se va utiliza rețeaua de drumuri existentă.

Transportul principalelor materiale, ce se vor utiliza la execuția lucrarilor, se va face cu mijloace proprii si inchiriate, iar transportul betonului cu autobetoniere proprii si inchiriate, de la stații de betoane agrementate.

Dupa terminarea lucrărilor terenul pe care se amplasează organizarea de șantier va fi redat autoritatilor locale, în condițiile impuse de proprietar.

Antreprenorul are obligatia de a asigura paza incintei organizarii de santier.

**- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:**

Avand in vedere suprafata mica necesara amenajarii organizarii de santier consideram ca impactul lucrarilor necesare organizarii de santier este minim.

Poluarea este specifică traficului și are un impact mai puțin important asupra mediului.

Lucrarea in cauza are impact redus asupra terenului si vecinatatilor, iar impactul asupra sanatatii umane este minim.

Se poate creea disconfort datorita lucrarilor de modernizare, circulatiei autovehiculelor necesare lucrailor de construire, dar acestea au un caracter izolat si frecventa redusa.

Natura impactului este directa si pe termen scurt si mediu asupra terenului studiat si minima asupra vecinatatilor.

Lucrarile in cauza vor avea un caracter pozitiv asupra zonei studiate si vecinatatilor imediate datorita faptului ca lucrarile de modernizare a strazii vor imbunatati starea actuala a terenului.

➤ **Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului:**

În timpul lucrarilor, inclusiv in perioada de intretinere si de desfasurare a activitatilor de organizare a santierului, Constructorul si Subcontractantii , in conformitate cu normele si reglementarile in vigoare, trebuie sa puna in aplicare urmatoarele masuri de micșorare a impactului asupra mediului:

- Reducerea zgomotului produs de echipamente si utilaje atunci cand functioneaza in zone populate si in apropiere de cladiri locuite.
- Intrarea in vigoare a unui plan adecvat de organizare a traficului pentru a micșora inconvenientele cauzate de de traficul de santier si pentru a proteja siguranta oamenilor si activitatea Constructorului.
- Protejarea raurilor, terenurilor cu culturi si a oricaror zone ce inconjoara Santierul impotriva poluarii care poate fi provocata atat de lucrarile permanente ale investitiei cat si de alte activitati legate de organizarea santierului Constructorului.

- Controlul metodei de depozitare a materialelor cu respectarea stricta a standardelor, specificatiilor, cu privire la cele mai sensibile articole, cum ar fi combustibilul, lubrifiantii, cimentul, etc.
- Asigurarea si instalarea echipamentelor specifice si monitorizarea relevanta a zgomotului, gazelor, prafului, lichidelor, si a altor efecte ale poluarii derivate din activitatile de santier.
- Reducerea emisiilor poluantilor pana cand ajung la nivelele admisibile, conform legislatiei si normelor in vigoare in Romania
- Orice alta actiune, care poate fi necesara, in conformitate cu instructiunile Inginerului si conform legislatiei in vigoare in Romania

**- 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 improvizatii ce pot genera scurgeri de lubrifianti sau combustibil. Antreprenorul va retrage din incinta santierului utilajele ce nu sunt in stare perfecta de functionare, orice interventie asupra utilajelor se va efectua în baza proprie.

Deșeurile rezultate din activitatea proprie a fiecarui antreprenor si subantreprenor al acestuia se vor colecta din frontul de lucru, se vor transporta si depozita temporar la punctul de colectare propriu din incinta șantierului. Activitatea se va organiza si desfasura controlat si sub supraveghere, astfel incat cantitatea de deseuri in zona de lucru sa fie permanent minima pentru a nu induce factori suplimentari de risc din punct de vedere al securitatii si sanatatii muncii.

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

Nu este cazul.

**Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:**

**- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;**

La încetarea sau oprirea planificata a activitatii sau a unei parti a acesteia, amplasamentul se va reda in conditii de siguranta si se vor indeparta pentru recuperare/eliminare instalatiile, echipamentele, deseurile, materialele sau substantele pe care acestea le contin si pot genera poluarea mediului.

**- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;**

Situatii identificate de risc potential; zonele si factorii de mediu posibil a fi afectati:

Riscul poluarii accidentale in perioada de executie este mai mare decat in perioada de exploatare a drumului din cauza specificului traficului de santier (masini mari incarcate cu materiale de constructie).

Pentru micșorarea acestui risc santierul va fi semnalizat corespunzator si vor fi stabilite drumurile pe care utilajele si masinile de transport vor circula.

Pe perioada executiei lucrarilor, santierele pot fi o sursa de insecuritate a traficului, probabilitatea inregistrarii de accidente rutiere fiind amplificata.

Siguranta circulatiei vehiculelor si a pietonilor poate fi asigurata prin eliminarea cauzelor care pot conduce la accidente.

Se apreciaza ca nu sunt necesare lucrari speciale de refacere a amplasamentului.

In cazuri speciale, aparute in urma unor evenimente deosebite (calamitati, etc.) cand exploatarea lucrarii pune in pericol vietii oamenilor, aceasta se va inchide traficului pana la remedierea situatiei.

Se pot considera evenimente deosebite evenimentele provenite din urmatoarele cauze:

- accidente de circulatie pe drum;
- efectuarea unui transport greu, agabaritic care a produs stricaciuni;
- constatarea unor deteriorari grave din cauze interne ale structurii;
- aparitia unor deformatii vizibile;
- inundatii, viituri, alte calamitati naturale;
- efecte hidraulice din scurgerea apelor mari langa drum;

Analiza de risc urmareste identificarea factorilor ce pot afecta indicatorii de performanta financiara si economica a investitiei precum si gradul de influenta asupra valorilor acestora.

Terenurile ocupate temporar vor fi amenajate conform folosintei anterioare sau se vor amenaja in alt scop, cu obtinerea avizelor necesare.

Lucrarile proiectate nu induc efecte negative suplimentare fata de situatia existenta asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafata, faunei.

Pe perioada in care se executa lucrari in zona, organele administrative vor aproba instituirea restrictiilor de circulatie si stabilirea drumurilor de acces pentru utilaje.

- **aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;**

Nu este cazul

- **modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului**

Nu este cazul

## II. Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

- proiectul propus **nu intră** sub incidenta art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

## III. Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă:

- proiectul propus **nu intră** sub incidența prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare, conform punctului de vedere emis de catre ABA Olt-SGA Valcea, nr.228/15.01.2024 inregistrat la APM Valcea cu nr.597/15.01.2024, proiectul propus nu se supune reglementarii.

### Condițiile de realizare a proiectului:

- ✓ Lucrarile se vor realiza conform documentatiei tehnice depuse la APM Valcea, care a stat la baza luarii deciziei etapei de incadrare ;
- ✓ 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 modificarii.

**Protecția apei:** proiectul propus **nu intră** sub incidența prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare;

### Protecția aerului la faza de execuție:

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;

Se recomanda ca in timpul lucrarilor sa se utilizeze numai utilaje si mijloace de transport corespunzatoare normelor EURO III sau EURO IV, 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 regu-late 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 vigoa-re, 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 carburan-tului, reducand emisiile in aer datorate arderilor incomplete (oxid de carbon, hidrocarburi usoare, oxid si bioxid de sulf, etc.)

#### **Protecția aerului la faza de funcționare**

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 CMA. (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.

#### **Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

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 încadreaza in limitele admise.

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

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

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

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

Gospodariile amplasate in zona lucrarilor 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.

**Protecția solului și a subsolului :** nu este cazul.

**Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:** proiectul nu este amplasat in arie, ori în imediata apropiere a unei arii protejate.

**Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:** proiectul nu presupune utilizarea sau stocarea pe amplasament de produse si/sau substante periculoase.

#### **Gestionarea deșeurilor**

- Deseurile menajere precum si cele rezultate din activitatea de constuire vor fi depozitate in pubele si eliminate printr-o societatea de salubritate autorizata.
- Se va tine evidenta gestiunii deșeurilor conform prevederilor HG nr.856/2002 privind evidenta gestiunii deșeurilor cu modificarile si completarile ulterioare.
- Gestionarea tuturor categoriilor de deseuri se va realiza cu respectarea stricta a OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor.
- Deseurile (hartie/carton, plastic, sticla, metale) se vor colecta selectiv, pe categorii si se vor preda operatorilor autorizati in vederea eliminarii/valorificarii acestora.
- Prezenta decizie este valabila pe toata perioada de realizarea a proiectului, iar in situatia in care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifica conditiile care au stat la baza emiterii acesteia , titularul proiectului are obligatia de a notifica APM Valcea.
- Orice persoana care face parte din publicul interesat si care se considera vatamata intr-un drept al sau ori intr-un interes legitim se poate adresa instantei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau 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 solicitarii de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, dupa caz, cu decizia de respingere a solicitarii aprobarii de dezvoltare.
- Inainte de a se adresa instantei de contencios administrativ competente, persoanele prevazute la art.21 din Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului au obligatia sa solocite autoritatii publice emitente a deciziei prevazute la art. 21 alin(3) sau autoritatii ierarhic superioare revocarea , in tot sau in parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie inregistrata in termen de 30 de zile de la data aducerii la cunostinta publicului a deciziei.
- Autoritatea publica emitenta are obligatia de a raspunde la plingerea prealabila prevazuta la art.22 alin (1) in termen de 30 de zile de la data inregistrarii acesteia la acea autoritate.
- Procedura de solutionare a plingerii prealabile prevazuta la art.22 alin(1) este 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 Vâlcea) verifică respectarea prevederilor deciziei etapei de încadrare.**
- **Procesul-verbal întocmit se anexează 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:

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

- publicat de titular în ziar ''Ziarul ARENA VÂLCEANĂ'', din data 02.02.-05.02.2024, afisat pe pagina de internet si la sediul Primariei Budesti.

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