



Nr. 606 din 13.01.2023

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **Comuna Pietrari**, cu sediul social în județul Valcea, comuna Pietrari, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea cu nr. 14473 din 10.10.2022, în baza:

- Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,
- Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare,

Agentia pentru Protecția Mediului Vâlcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 06.01.2023, (p.v. nr.183) că proiectul: **„Modernizarea drumurilor comunale clasate DC151 ȘI DC153 și a drumurilor publice din interiorul localității în satele Pietrari și Pietrarii de Sus, în comuna Pietrari, județul Vâlcea”**, propus a fi realizat în județul Valcea, comuna Pietrari, satele Pietrari și Pietrarii de Sus, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

Justificarea prezentei decizii:

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

- a) proiectul intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, pct. 13.a) (Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 22 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului);
- b) din analiza listei de control pentru etapa de încadrare rezultă că proiectul nu are un impact semnificativ asupra mediului;
- c) autoritățile care au participat la ședința colectivului de analiză tehnică nu au exprimat puncte de vedere cu privire la informațiile prezentate de titularul proiectului în etapele procedurii care să conducă la continuarea procedurii evaluare a impactului asupra mediului;
- d) în raport cu criteriile din Anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.



1) Caracteristicile proiectului:

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Lucrarile de punere in siguranta a drumurilor locale se va face pe traseul existent.

S-a propus reabilitarea si asfaltarea de drumuri locale DC 151 si DC153 si drumurilor publice din interiorul localităților care asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic redus, clasa de importanta „C”.

1. DC 151 → L= 4.300,00m

Se vor efectua lucrari pe tronsonele de drum:

❖ Km 0+000 – km 0+340

Parte carosabila - Pc = 7,00 m; acostament L = 340,00m – dreapta drum; trotuar existent L = 340,00m – stanga drum

▪ *Structura rutiera:* frezare structura rutiera existenta; 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; geocompozit antifisura;

Reparatii locale cca 50,00 mp cu 4 cm – strat de uzura; 5 cm strat de baza din BADPC; 15 cm fundatie din piatra sparta; 25 cm fundatie din balast.

❖ Km 0+340 – km 0+520

Parte carosabila - Pc = 6,00 m

▪ *Structura rutiera:* identica cu a tronsonului anterior

❖ Km 0+520 – km 3+440; parte carosabila - Pc = 5,00 m

▪ Pentru realizarea structurii rutiere capabila sa reziste la fenomenul de inghet-dezghet si sa nu fie afectata de traficul greu, precum si pentru realizarea latimii partii carosabile, se vor executa casete de 1.00 m latime

Trotuar propus L = 150,00m – km 1+325 – km 1+475 – stanga drum

▪ *Structura rutiera:* identica cu a tronsoanelor anterioare

Reparatii locale cca 200,00 mp- identice tronsonului anterior

▪ *Structura rutiera caseta*

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16;
- 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;
- 15 cm fundatie din piatra sparta;
- 25 cm fundatie din balast.

▪ *Structura rutiera trotuar*

- 6 cm pavele autoblocante din beton; 5 cm nisip compactat
- 10 cm fundatie beton simplu ; 15 cm fundatie din balast,

Trotuarul va fi delimitat de partea carosabila cu bordura prefabricata din beton pentru trotuare 20x25cm pe fundatie din beton C12/15

❖ Km 3+440 – km 4+300; parte carosabila - Pc = 4,00 m

▪ *Structura rutiera*

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16;
- 6 cm strat de baza din BADPC 22.4,;
- 10 cm fundatie din piatra sparta,;

▪ *Structura rutiera caseta* – identica cu cea a tronsonului anterior

▪ **Amenajare locuri de parcare**- Km 0+385 – km 0+510 dreapta si Km 1+520 – km 1+620 dreapta, la limita acostamentului se vor amenaja locuri parcare in limita spatiului disponibil.

Structura rutiera parcare

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16;
- 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;
- 15 cm fundatie din piatra sparta;
- 20 cm fundatie din balast.

▪ **Drumuri laterale**

Structura rutiera drumuri laterale

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;
- 15 cm fundatie din piatra sparta; 10 cm fundatie din balast.



▪ **Consolidare drum**

➤ fundatie de parapet adancita $L = 70,00$ m din care 50 m pe stanga drumului

➤ zid de sprijin din gabioane $H_e = 3.00$ m, $L = 155,00$ m km 1+320 – km 1+475– stanga drum

▪ **Surgerea apelor**

- Santuri pereate propuse $L = 965,00$ m: 10 cm beton C16/20 , 5 cm fundatie de balast

- Rigola carosabila cu placuta prefabricata propusa $L = 4.992,00$ m (dreapta/stanga drum)

- Rigola acostament carosabila propusa $L = 485,00$ m , pe doua tronsoane, dreapta drum.

▪ **Poduri, podete**

- Pod P1 - Km 0+350 ; Pod P2 - Km 0 + 650; Pod P3 - Km 0 + 890 – existente.

Se vor executa lucrari de intretinere la cele trei poduri (vopsire parapet pietonal, inlocuire bordura degradata , asternere imbracaminte de beton asfaltic BA8 pe trotuare, frezare si asternere 4 cm imbracaminte asfaltica BAP16 – pe pod)

- Km 1 + 325 - podet tubular $\varnothing 800$ existent degradat– se va inlocui cu podet tubular $\varnothing 1000$

- Pod P4 - Km 1+510 – existent se vor executa lucrari de intretinere (inlocuire parapet inlocuire bordura degradata)

- Km 1+760 – podet tubular $\varnothing 600$ existent degradat – se va inlocui cu podet tubular $\varnothing 800$

- Km 2+025 – podet tubular $\varnothing 800$ existent degradat – se va inlocui cu podet tubular $\varnothing 1200$

- Pod P5 - Km 2+260 – existent;

- Km 3+585 si Km 3+930 – podete tubulare – existente se mentin si se repara

▪ **Siguranta circulatiei:** (ridicari camine la cota, semnalizare rutiera - indicatoarele rutiere, marcaje rutiere longitudinale, parapet pietonal (trotuar), parapet metalic de siguranta tip N2

2. DC 153 → L= 3.550,00m

❖ Km 0+000 – km 1+025; parte carosabila - Pc = 4,00 m; acostamente 2 x 0,50m;

▪ **Structura rutiera:** frezare structura rutiera existenta; 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; geocompozit antifisura;

Reparatii locale cca 50,00mp (4 cm – strat de uzura din BAPC 16; 5 cm strat de baza din BADPC 22.4; 15 cm fundatie din piatra sparta, 25 cm fundatie din ballast).

▪ **Structura rutiera caseta** – idem DC 151

❖ Km 1+025 – km 1+525 – nu face obiectul acestui proiect

❖ Km 1+525 – km 1+795

Parte carosabila - Pc = 3,00 m

▪ **Structura rutiera-** idem tronsoane anterioare

▪ **Structura rutiera caseta** – idem tronsoane anterioare

❖ Km 1+795 – km 1+975; parte carosabila - Pc = 4,00 m, acostamente 2 x 0,50m ;

▪ **Structura rutiera**

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;

- 15 cm fundatie din piatra sparta; 25 cm fundatie din balast.

❖ Km 1+975 – km 2+350

Parte carosabila - Pc = 3,40 m

▪ **Structura rutiera-** frezare structura rutiera existenta; 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; geocompozit antifisura;

▪ **Structura rutiera caseta** – idem tronsoane anterioare

❖ Km 2+350 – km 3+550 , parte carosabila - Pc = 2,50 m

▪ **Structura rutiera**

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;

- 10 cm fundatie din piatra sparta;

▪ **Structura rutiera caseta** – idem tronsoane anterioare

▪ **Drumuri laterale**

Structura rutiera drumuri laterale

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16; 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;

- 15 cm fundatie din piatra sparta;

- 10 cm fundatie din balast.



▪ **Consolidare drum**

- fundatie de parapet adancita $L = 370,00m$, din care 170 m pe stanga drum
- fundatie de parapet adancita $L=25,00m \rightarrow km\ 0+830 - km\ 0+855 - dreapta\ drum$

▪ **Surgerea apelor**

- santuri pereate propuse $L = 1.180,00m$ (10 cm beton, 5 cm fundatie de balast)
- rigola carosabila cu placuta prefabricata propusa $L = 1.800,00m$
- rigola acostament carosabila propusa $L = 365,00m$;
- rigola carosabila transversala – Km 1 + 960

▪ **Poduri, podete**

- Pod P1 - Km 0+125 – existent se vor executa lucrari de intretinere:
- Podete tubulare $\varnothing 600$ la Km 0+360, Km 2+175, Km 2+750 si Km 3+530 existente se

repara;

- Podete tubulare $\varnothing 800$ la Km 1+635, Km 2+150 si Km 3+025 se mentin si se repara;
- Podet tubular $\varnothing 800$ la Km 1+990 – se propune
- Podet tubular $\varnothing 1000$, Km 0+535 existent se mentine si se repara
- Podet tubular $\varnothing 1000$ la Km 3+260 – propus.

▪ **Siguranta circulatiei** - Ridicari camine la cota, semnalizare rutiera - indicatoarele rutiere, marcaje rutiere longitudinale, parapet metalic de siguranta tip N2 = 478,00 m.

3. Ulița Secundara La Cretu $\rightarrow L= 235,00m$ -partea carosabila, Pc = 3,00m, acostament dreapta drum– km 0 +055 – km 0 + 235

▪ **Structura rutiera**

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16 conform AND 605/2016 ;
- 5 cm strat de baza din BADPC 22.4, conform AND 605/2016 ;
- 15 cm fundatie din piatra sparta, conform STAS 6400/84, SR EN 13242 +A1 :2008 ;
- 25 cm fundatie din balast, conform STAS 6400/84, SR EN 13242 +A1 :2008.

▪ **Surgerea apelor**

- santuri pereate propuse $l = 35,00m$ (10 cm beton, 5 cm fundatie de balast)
- rigola acostament carosabila propusa $l = 255,00m$

▪ **Podete**

- Km 0 + 200 - podet tubular transversal $\varnothing 600$ existent – se inlocuieste cu podet tubular $\varnothing 800$ $L = 5,00m$

▪ **Siguranta circulatiei** - semnalizare rutiera in plan vertical, marcaje rutiere longitudinale.

4. Strada La Tete $\rightarrow L = 250.00$ m, Partea carosabila Pc = 3.00m, acostamente 2 x 0.50m

▪ **Structura rutiera**

- 4 cm – strat de uzura din BAPC 16;
- 5 cm strat de baza din BADPC 22.4;
- 15 cm fundatie din piatra sparta;
- 10 cm fundatie din balast;
- Zestre existenta

▪ **Drumuri laterale**

- Structura rutiera drumuri laterale- idem strada La Tete.

▪ **Surgerea apelor**

- Santuri pereate propuse $L = 117,00m$, din care 60 m pe stanga drum

▪ **Podete** - Km 0 + 247 - podet tubular existent se mentine si se repara;

▪ **Siguranta circulatiei** - indicatoare rutiere, marcaje rutiere longitudinale

Organizarea de șantier

Terenul pentru organizarea de santier va fi pus la dispozitie, de catre beneficiarul lucrarii.

Organizarea de santier se va amplasa cat mai aproape de lucrare si va asigura accesul direct si facil atat al muncitorilor, utilajelor si mijloacelor de transport proprii, cat si a mijloacelor de interventie rapida in caz de urgenta.

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



Lucrarile provizorii necesare organizarii incintei

– imprejmuirea terenului cu plasa zincata pe stalpi de lemn;
– realizarea unei platforme din balast compactat pentru amplasarea obiectelor necesare organizarii de santier

– amplasarea unei baraci de organizare de santier: conducere santier, diriginti santier, vestiar muncitori, depozitare scule, materiale si echipamente marunte ce nu pot fi lasate in aer liber.

– panou de identificare a investitiei, conform legislatiei in vigoare

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

Utilitatile vor fi asigurate in functie de necesitati.

Se apreciaza ca impactul asupra factorilor de mediu pe durata lucrărilor organizarii de santier, este nesemnificativ, și poate fi controlat prin măsuri organizatorice care să împiedice poluarea solului, aerului și apei sau afectarea florei și faunei din zonă.

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

c) utilizarea resurselor naturale în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității: Lucrarile executate nu schimba categoria de folosinta a terenului. Prin proiect nu se efectueaza lucrari care sa ocupe terenuri suplimentare.

d) producția de deșeuri:

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

- beton - cod 17 01 01

- asfalt – cod 17 03 02

- deșeuri de fier - cod 17 04 05

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

- pamant si pietre - cod 17 05 04

Deseurile rezultate in urma lucrarilor vor fi depozitate temporar pe categorii de deseuri si vor fi gestionate conform OUG nr.92/2021 privind regimul deseurilor.

Se vor lua toate masurile necesare pentru colectarea si depozitarea in conditii corespunzatoare a deseurilor generate in perioada de realizare a proiectului si de a se asigura ca operatiunile de colectare, transport, eliminare sau valorificare sa fie realizate prin firme specializate, autorizate si reglementate din punct de vedere al protectiei mediului pentru desfasurarea acestor tipuri de activitati.

Titularul va face dovada gestionarii deseurilor in conformitate cu legislatia in vigoare.

e) Poluarea și alte efecte nocive:

• surse de emisii în aer

In perioada realizarii proiectului:

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

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

Pentru diminuarea emisiilor fugitive se pot adopta o serie de masuri privind modul de operare a materialelor pulverulente si a conditiilor de manevrare si transport a acestora.

De asemenea, se considera ca mijloacele de transport si utilajele angrenate in proiect vor avea reviziile periodice efectuate, emisiile se vor incadra in limitele admise.

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

Pentru faza de executie, sursele de poluare pentru apele de suprafata si panza freatica pot fi



hidrocarburile, ca urmare a pierderilor accidentale de carburanti si/sau uleiuri minerale de la utilajele si deplasarea acestora in albia minora a raului, suspensiile solide antrenate de apele pluviale;

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

- scurgeri de carburanti si uleiuri rezultate in urma operatiunilor de stationare a utilajelor si mijloacelor de transport sau datorita functionarii necorespunzatoare a acestora;
- depozitarea necontrolata a deseurilor.

• **surse de zgomot și de vibrații:**

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

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

• **surse de radiații:**

Activitățile desfășurate nu generează și nu conțin surse de radiații.

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

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

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

In timpul constructiei, impactul dat de realizarea acestui obiectiv, apare ca urmare a zgomotului produs de intensificarea activitatii in zona si de desfasurarea efectiva a lucrarilor de constructii-montaj.

Lucrarile de constructii se vor desfasura astfel incat sa se asigure orele de odihna ale locatarilor din zonele cele mai apropiate.

Se vor utiliza echipamente/ utilaje de lucru moderne care genereaza un nivel scazut de zgomot/vibratii si emisii de poluanti in atmosfera cat mai mici; evitarea functionarii in gol a utilajelor in apropierea locuintelor.

Se vor monta panouri de protectie in lungul tronsoanelor, in zonele din apropierea asezarilor umane/institutiilor;

Se va dirija traficul din zonele de lucru, astfel incat sa se asigure fluenta circulatiei, iar daca va fi cazul se vor lua masuri pentru devierea temporara a traficului.

Se va asigura accesul la proprietate a riveranilor.

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

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

2. Amplasarea proiectelor:

2.1. utilizarea actuală și aprobată a terenurilor – Conform Certificatului de urbanism nr.28/13129 din 18.09.2020, terenul in suprafata de 6300 mp, se afla în intravilanul comunei Mihaesti, sat Govora.Terenul are categorie de folosinta cai de comunicatie rutiera(drum national), ape, reglementat prin PUG ca zona cai de comunicatie rutiera si amenajari aferente, zona ape.

Coordonatele amplasamentului proiectului

	X	Y
1	396474.643	439656.051
2	396483.777	439651.974
3	396486.019	439656.996
4	396476.885	439661.073

Vecinatati NV – DJ67

SE – teren arabil

Accesul la amplasament se face din drumul national DN 67.



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

2.3. capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

- (i) Zone umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu este cazul.
- (ii) Zone costiere și mediul marin - nu este cazul.
- (iii) Zone montane și forestiere – nu este cazul amplasamentul pe care se propune investiția nu afectează suprafețe împădurite,
- (iv) Rezervații și parcuri naturale – nu este cazul
- (v) Zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate de statele membre în conformitate cu Directiva 92/43/CEE și cu Directiva 2009/147/CE - nu este cazul
- (vi) Zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute în dreptul Uniunii și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri - nu este cazul.
- (vii) Zonele cu o densitate mare a populației - nu este cazul.
- (viii) Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic – nu este cazul

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

- (a) importanța și extinderea spațială a impactului (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată) – impact local.
- (b) natura transfrontalieră a impactului - nu este cazul.
- (c) intensitatea și complexitatea impactului – intensitate mica.
- (e) probabilitatea impactului – va fi un impact negativ redus, nesemnificativ în perioada de desfasurare a proiectului, pozitiv in perioada de functionare.
- (f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului - impactul redus apare doar pe perioada de execuție a lucrărilor, este temporar, variabil si reversibil.
- (g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate - nu este cazul la momentul actual.
- (h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului - respectarea măsurilor și condițiilor impuse prin prezenta decizie și a avizelor emise de alte autorități conduc la reducerea impactului asupra factorilor de mediu.

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

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

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

Realizarea acestei investitii este impusa de asigurarea impotriva degradarii accentuate a lucrarilor de sustinere a taluzului de rambleu de pe partea dreapta a drumului national DN 67.

Condițiile de realizare a proiectului:

- La executarea lucrării se vor respecta proiectul tehnic, prin aplicarea prevederilor legislative în vigoare, a prevederilor PUG avizat/aprobat în vigoare și RLU aferent acestuia, a condițiilor impuse prin prezenta notificare și a avizelor eliberate de celelalte autorități competente.
- In situatia in care, dupa emiterea actului administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului si inaintea depunerii documentatiei pentru autorizarea executarii lucrarilor de constructii, documentatia tehnica sufera modificari ca urmare a schimbarii solutiei tehnice sau a reglementarilor legislative astfel incat acestea nu au facut obiectul evaluarii privind efectele



asupra mediului, vor fi mentionate de catre verificatorul tehnic atestat pentru cerinta esentiala «c) igiena, sanatate si mediu» in raportul de verificare a documentatiei tehnice aferente investitiei, iar solicitantul/investitorul are obligatia sa notifice autoritatea publica pentru protectia mediului emitenta, cu privire la aceste modificari .

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

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

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

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

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

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

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

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

- Optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport;

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

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

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

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

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

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

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

- Lucrările proiectate vor fi corelate funcțional cu lucrările existente sau programate în zona.

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

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

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



- Orice poluare accidentală produsă de constructor va fi anunțată în timp util la dispecerat ABA Olt, SGA Valcea.
- Se interzice spălarea în cursuri de apă și pe malurile acestora a vehiculelor, a altor utilaje și agregate mecanice, precum și a ambalajelor sau obiectelor care conțin substanțe periculoase.
- Se vor lua toate măsurile pentru retragerea utilajelor din albie în caz de ape mari .
- Constructorul, cu sprijinul beneficiarului și al proiectantului, are obligația să refacă sistemul de borne CSA, afectate în timpul execuției lucrărilor .
- La terminarea lucrărilor se vor dezafecta și reda folosinței inițiale terenul ocupat cu drumurile de acces și cu platformele de lucru .
- În timpul execuției lucrărilor cât și după terminarea acestora albia cursului de apă va fi degajată de terasamente, resturi materiale și alte obstacole în vederea asigurării scurgerii libere a apei .
 - Lucrările proiectate nu se vor executa în perioadele cu ape mari.
 - Este interzisă degradarea albiei, malurilor și lucrărilor de apărare pe parcursul execuției lucrărilor și exploatarea lucrării de artă. Se vor lua toate măsurile necesare pentru apărarea obiectivelor socio- economice și terenurilor riverane împotriva inundațiilor, atât pe parcursul execuției, cât și pe parcursul exploatarei.
 - Pe perioada execuției lucrărilor de investiții la acest obiectiv, se interzice extracția de nisipuri și pietrisuri din albia cursului de apă, fără avizul și autorizația de gospodărire a apelor emise de autoritatea teritorială de gospodărire a apelor.
 - În timpul executării lucrărilor beneficiarul și constructorul sunt obligați să urmărească evoluția talvegului raului în zona traversării și să ia măsuri corespunzătoare pentru stabilitatea albiei și a malurilor.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

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

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

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emiterie a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii.

Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

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



554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

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

Director Executiv
Ing. Alin Iulian VOICESCU

Sef serviciu A.A.A,
Fiz. Monica Modan

Șef serviciu C.F.M.
Ing. Narcisa Urea

Intocmit,
Marius Branet

Intocmit,
Anca Dicu

