



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VALCEA

Nr. 107/24 din 09.06.2024

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
Nr. din2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de UAT ORAS BREZOI cu sediul în loc. Brezoi, str. Lotrului, nr.2, Jud Vâlcea, înregistrată la APM Valcea cu nr. 17225 /31.10.2023, în baza:

1. Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului
2. OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
3. Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului
4. Ordonanței de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare,
5. Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.2387/2011 pentru modificarea OM nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
6. OMMP nr. 1.682/2023 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar
7. Legea apelor nr. 107/1996, art.48 și 54 cu modificările și completările ulterioare

Agentia pentru Protectia Mediului Vâlcea în calitate de autoritate competentă pentru derularea etapei de încadrare decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 31.05.2024, și a consultării publicului interesat că proiectul: " **CONSTRUIRE DRUM DE LEGĂTURĂ BREZOI-DRĂGĂNEȘTI** " propus a fi amplasat în loc. Brezoi, județul Valcea, nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpului de apă.

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 nr.292/2018 privind evaluarea impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private cu modificările și completările ulterioare anexa nr. 2-lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului, punctul 10.b) **Proiecte de dezvoltare urbană**;
- proiectul propus intra 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,

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

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



- proiectul propus nu intra sub incidenta art.48 si art.54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificari si completarile ulterioare.
 - b) autoritatile prevazute in Comisia de Analiza Tehnica au prezentat in scris puncte de vedere cu privire la solicitarea privind aprobarea de dezvoltare, conform competentelor proprii, a faptului ca informatiile prezentate de titularul proiectului in cadrul evaluarii impactului asupra mediului respecta legislatia specifica;
 - c) luand in considerare punctele de vedere ale membrilor CAT si in conformitate cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii nr.292/2018 privind evaluarea impacutului anumitor proiecte publice si private asupra mediului
- Justificarea deciziei etapei de incadrare in raport cu criteriile din anexa 3 a Legii nr. 292/2018 .

1.Caractesiticile proiectului

a)Dimensiunea si conceptia intregului proiect

rezumatul proiectului:

In vederea imbunatatirii conditiilor de circulatie rutiera in siguranta pe teritoriul județului Vâlcea, între Orașul Brezoi și localitatea Drăgănești, Primăria Orașului Brezoi a inclus în acest proiect realizarea unui drum care va face legatura între Orașul Brezoi și localitatea Drăgănești reducand semnificativ distanta de transport/deplasare între cele doua localitati în lungime totală de 3.000,00m.

Investiția propusă se află amplasată în Orașul Brezoi, județul Vâlcea.

Din punct de vedere administrativ, conform împartirii administrativ-teritoriale din anul 1968, orasul Brezoi se compune din: orasul Brezoi propriu-zis si 9 sate: Păscoaia, Valea lui Stan, Vasilatu, Golotreni, Văratca, Proieni, Corbu, Drăgănești si Călinești

Drumul care se doreste sa se construiasca se propune a se amenaja pe un traseul unui drum mai vechi prin padure. Beneficiarul avand obligatia sa reglementeze regimul juridic astfel incat sa se poata construi legal pe traseul propus prin prezentul SF.

Drumul se dezvolta pe malus stang al Oltului, acesta incepe din zona Barajului Lotru urca Muntele cozia pe aproximativ jumătate din lungime dupa care coboara prin padure catre localitatea Drăgănești.

Suprafața construită:

In cadrul analizei s-au identificat mai multe trasee posibile, traseul ales a respectat cerințele beneficiarului de a se suprapune pe anumite parcele pe care acesta le are in extravilanul localității. Pentru realizarea proiectului Beneficiarul va face toate demersurile pentru obținerea terenului, trecerea acestuia in domeniul public al orașului si reglementarea regimului juridic astfel încât sa se poată realiza drumul de legătura. Sc= 40.000 mp, aceasta se va definitiva în urma exproprierilor sau altor forme legale realizate de beneficiar.

Conform temei de proiectare și S.F.-ului aprobat se vor realiza urmatoarele lucrari:

- *Construire drum de legătura (terasamente, structura rutiera etc);*
- *Amenajare acostamente;*
- *Amenajare dispozitive de colectare și evacuare a apelor pluviale;*
- *Montare elemente de siguranța rutiera (indicatoare, parapete, marcaje etc);*
- *Realizarea lucrărilor de consolidare.*

La baza alegerii solutiilor proiectate, au stat următoarele criterii principale:

- Respectarea S.F.-ului aprobat și adaptarea soluțiilor ;



- Respectarea temei de proiectare și a caietului de sarcini;
- Respectarea normelor tehnice în vigoare.

Prin intermediul prezentei documentații se dorește realizarea unui drum de legătura între Orașul Brezoi și localitatea Drăgănești care începe din zona barajului după trecerea existența CFR cu îmbrăcămintea din straturi asfaltice pe traseul unui drum mai vechi (existent) folosit de tractoare și va avea următoarele caracteristici:

- Lungime drum: 3.00km
- Parte carosabila: 5.50m
- Acostamente: 2x0.50
- Platforma: 6.50m+supralargiri
- Structura rutiera:
 - - 4 cm strat de uzura din BA16 rul 70/100, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016
 - - 6 cm strat de legatura din BAD22.4 leg 70/100, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016
 - - 20 cm strat de baza din piatra sparta, cf. SR EN 13242
 - - 30 cm strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 și STAS 6400
 - - 20 cm strat de forma din blocaj de piatra bruta, cf. SR EN 13242 și STAS 6400

Indicatori tehnici in cadrul investitiei:

Tabel1

„CONSTRUIRE DRUM DE LEGATURA BREZOI-DRAGANESTI” - SCENARIUL 1					
1	Lungime proiectata [m]	m	3000		
2	Suprafata carosabila [mp]	mp	19600		
3	Latime parte carosabila (m)	m	5.50m	+ supralargiri	
4	Latime acostamente	m	2x0.5	Din piatra sparta	
5	Rigola triunghiulara din beton C30/37	m	2000	Se va realiza pe pat din balast S=1.3	
6	Rigola ranforsata din beton armat C30/37	m	800	Se va arma cu plasa sudata	
7	Rigole de acostament	m	500	Se pot realiza monolite sau prefabricate	
8	Parapet de sigurnata metalic	m	2000	Se va dispune pe taluz sau in coronamentele zidurilor de sprijin	
9	Zid de sprijin cu inaltimea Hmax=2.00m	m	1000	Zidurile propuse se vor incadra in terenul bun de fundare si se vor dimensiona conform normativelor in vigoare realizandu-se verificarile la capacitate portanta, alunecare,	
10	Zid de sprijin cu inaltimea H=3-5m	m	700		
11	Zid de sprijin cu piloti din beton armat, H.pilot=8-12m	m	200		



				<i>rasturnare si sectiune periculoasa</i>
<i>Zidurile se vor realiza în mai multe solutii tehnice, acestea se vor stabili la faza de proiect tehnic: Zid de greutate, zid din pamant armat, zid de camasuire etc</i>				

La alegerea soluțiilor tehnice pentru realizarea drumului de legatura s-au avut în vedere următoarele principii de baza:

- Racordarea lucrărilor proiectate la drumurile existente.
- Asigurarea siguranței tuturor participanților la trafic;
- Respectarea temei de proiectare si a normativelor în vigoare.

- Traseul în plan al drumului

Traseul în plan al drumului urmărește în general curbele de nivel iar pe anumite sectoare un vechi drum de carute, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbilor (STAS 863/95). Acolo unde situația existentă a permis, s-au introdus curbe de racordare progresivă, precum și supralărgiri în curbe, iar în zonele înguste, unde situația existentă nu a permis aceasta, s-a micșorat viteza în curbe, astfel încât să fie respectate prevederile STAS 863/95. Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

În consecință se poate spune ca sunt unele curbe foarte strânse, care vor fi corectate în limita posibilă ținând seama de terenurile disponibile, eventual cu acordul proprietarilor să fie ușor corectate în limita legală. Viteza de proiectare variază este de 15-30 km/h.

Curbele cu raze mici unde va fi necesară micșorarea vitezelor vor fi semnalizate corespunzător.

- Profilul longitudinal al drumului

În profil longitudinal, modelarea axului drumului s-a făcut în funcție de cotele existente ale drumurilor existente și de terenul natural. La modelarea axului în plan vertical s-a ținut cont de cotele impuse de racordurile la drumurile laterale, astfel încât funcționalitatea ansamblului din punct de vedere al acceselor și al drenării apelor pluviale sa fie optimă. S-a ținut cont și de necesitatea asigurării accesului la proprietățile adiacente drumului.

Declivitatea drumului este cuprinsa între:5% si 15.00%

- Profilul transversal

Elementele geometrice în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile următoarelor stas-uri:

- STAS 2900/89 - "Lucrări de drumuri - LATIMEA DRUMURILOR";
- OG 1296 din 30 august 2017 privind Normele Tehnice pentru proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor

În condițiile acestei investiții, având în vedere spațiul limitat pentru amenajare dintre garduri și faptul că drumurile publice sunt destinate unui trafic ușor și local, s-au putut diminua elementele geometrice din profil transversal, astfel încât să se încadreze între limitele de proprietate actuale.

- Platforma drum: 6.50m+ supralărgiri
- Parte carosabila: 5.50m
- Acostamente: 2x0, 5m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2.50%

- Structura rutieră

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA
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>



La dimensionare s-a ținut cont de normele TEM (Trans European Motorway) și normele tehnice românești. Durata de viață calculată a sistemului rutier este de 10 ani, încărcarea pe osie fiind 115 kN ai cărei parametrii sunt :

sarcina pe roțile duble 57,5 kN,

presiunea de contact 0,625 Mpa,

raza suprafeței circulare echivalente suprafeței de contact pneu - drum 0,171m.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a drumului sunt stabilite conform stării tehnice actuale a drumului și funcție de zestre existentă.

Astfel se recomandă următoarea soluție de modernizare, corespunzătoare clasei de trafic ușor:

Se aplica pe: Drumul de legatura

- - 4 cm strat de uzura din BA16 rul 70/100, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016
- - 6 cm strat de legatura din BAD22.4 leg 70/100, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016
- - 20 cm strat de baza din piatra sparta, cf. SR EN 13242
- - 30 cm strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 si STAS 6400
- - 20 cm strat de forma din blocaj de piatra bruta, cf. SR EN 13242 si STAS 6400

Aceste structuri corespund clasei de trafic ușor, clasa în care se apreciază că se va încadra drumul analizat pe o perioadă de perspectivă de 10 ani.

Structura rutieră, în urma dimensionării, ținând cont de traficul de calcul și de capacitatea portantă a terenului de fundare, s-a ales de tip suplu.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

- Scurgerea apelor

În lungul traseului, scurgerea apelor s-a proiectat funcție de profilul longitudinal și de configurația zonei. S-au proiectat șanțuri trapezoidale din beton C30/37, rigole de acostament, rigole triunghiulare sau ranforsate, acolo unde ampriza drumului și pantele din profilul longitudinal au permis.

Pe lângă execuția de șanțuri noi, acolo unde se mențin elementele de scurgere existente, acestea se vor reprofila sau se vor perea.

- Podețe

În lungul traseului, podețele pentru scurgerea apelor s-a proiectat funcție de profilul longitudinal și de configurația zonei în punctele de minim și în zonele unde s-au identificat torenți.

- Amenajări drumuri laterale

Toate drumurile laterale se vor racorda la nou drum de legatura.

- Consolidări

Atât în zonele de aval cât și în zonele de amonte în funcție de profilul transversal și de stabilitatea locală și generală a taluzelor se vor proiecta lucrări de consolidare conform tabelului prezentat mai sus. Toate consolidările se vor calcula la faza de PT conform normativelor în vigoare.

Dacă va fi cazul proiectantului de la fazele următoare are obligația de a realiza studii geo de detaliu.

- Situația existentă a utilităților și analiza de consum

În cadrul proiectului, fiind vorba de realizarea de lucrări de construire a unui drum de legătură, nu au fost prevăzute utilități specifice de deservire a obiectivului.



Utilitățile care pot apărea în cadrul proiectului, nu fac obiectul acestei documentații și se referă exclusiv la organizarea de șantier a viitorului constructor. Acestea vor face parte din oferta pe care constructorul o va înainta în vederea adjudecării lucrărilor de execuție stabilite prin proiect. Modalitatea de amplasare a organizării de șantier, cât și locația, diferă de la constructor la constructor funcție de capacitățile fizice și a managementului de resurse umane.

- Mutări și protejări instalații

Nu este cazul.

Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție.

Amplasament

Amplasamentul propus pentru organizarea de șantier pentru proiectul „CONSTRUIRE DRUM DE LEGĂTURĂ BREZOI-DRĂGĂNEȘTI” se regăsește în extravilanul UAT Orasului Brezoi, în afara ariilor naturale protejate.

Amplasamentul propus se regăsește pe partea dreapta a drumului, fiind cuprins între partea carosabilă proiectată și limita de proprietate. În prezent, zona în care se propune amenajarea organizării de șantier este înierbată parțial. Prin prezentul proiect, la sfârșitul lucrărilor de execuție, se va realiza o platformă de încrucișare/stationare pietruită în amplasamentul amintit.

Descriere mod de realizare organizare de șantier

În spațiul ce va servi ca organizare de șantier se vor executa/monta următoarele:

- 1-Imprejmuire/gard
- 2-Poarta de acces
- 3-Parcare utilaje de santier
- 4-Platforme depozitare agregate/prefabricate
- 5-Container muncitori/container sef de santier
- 6-Racord de apa si curent/ rezervor si generator proprii
- 7-Spatiu paznic
- 8- WC
- 9- Platforma pietruita

Pentru amenajarea organizării de șantier se vor realiza și lucrări de profilare și compactarea terenului de fundare. În primă fază, se va realiza o platformă pietruită ce va avea o pantă transversală de 4% îndreptată către partea carosabilă a drumului, astfel încât apele provenite din precipitații să se scurgă înspre carosabil și rigola adiacentă acestuia. Pentru realizarea platformei se vor folosi ca materiale pamant provenit din săpături și balast / piatră spartă care se vor pune în operă în mod corespunzător.

După realizarea platformei pietruite se va realiza împrejmuirea acesteia, se vor monta containerele muncitorilor/ șefului de șantier/ paznicului și se vor delimita spațiile tehnice din interiorul incintei conform părților desenate. WC-ul amplasat va fi de tip modular ecologic, astfel nu vor fi deversate ape menajare în cursul de apă din zonă.



Sursele de apă, de energie electrică, de telefon, etc. necesare pentru organizarea de șantier se vor asigura prin grija constructorului. Datorită specificului amplasamentului, se recomandă folosirea de rezervoare portabilă de apă, precum și de generatoare electrice proprii.

Trebuie menționat faptul că apele menajere provenite din cadrul organizării de șantier nu vor fi deversate în cursul de apă din zonă, acestea fiind colectate în incintă (WC ecologic). De asemenea, apele pluviale provenite de pe suprafețele din cadrul organizării de șantier nu se vor scurge direct spre cursul de apă, panta transversală a amplasamentului fiind către partea carosabilă.

De asemenea, prin realizarea organizării de șantier nu vor apărea alte ape uzate sau alte surse de poluare față de cele ce pot apărea în perioada de execuție a lucrărilor. La sfârșitul execuției lucrărilor, incinta organizării de șantier va fi dezafectată, se va realiza o curățare a zonei, se va realiza platforma de încrucișare propusă prin proiect, iar pe zonele adiacente afectate de lucrări se va așterne pământ vegetal însămânțat.

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier:

- Vehicule rutiere pentru transportul materialelor pe șantier;
- Manipularea materialelor de construcție sub formă de pulberi

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:

- În cadrul proiectului prin grija Beneficiarului și a proiectanților se vor dispune următoarele măsuri pe care constructorul trebuie să le respecte:
- Limitarea la maximum a deplasărilor cu vehicule grele, zgomotele utilajelor și emisiile în aer;
- Deseurile rezultate și depozitate în organizarea de șantier se va realiza pe platforme special amenajate și transportate în cel mai scurt timp posibil la un depozit special din zonă.
- Organizarea de șantier se va amenaja astfel încât să faciliteze întreținerea utilajelor iar pentru reparații se vor folosi firme specializate și se va urmări să se realizeze în service-uri autorizate.
- În zona amplasamentului nu se vor depozita carburanți sau substanțe periculoase;
- Nu se vor spala utilajele în zona amplasamentului;
- Depozitarea pământului rezultat din săpături se va face pe o suprafață cât mai mică iar pământul în exces se va transporta în depozite special amenajate;
- Organizarea de șantier va fi protejată cu plase de protecție;

b) cumularea cu alte proiecte existente și /sau planificate: proiectul nu are efect cumulativ.

c) utilizarea resurselor naturale, în special: balast, piatra spartă, bitum, ciment, apă, pământ vegetal; aditivi și adaosuri.

d) cantitatea și tipurile de deseuri/gestionate:

Prezentul proiect produce deseuri doar în faza de execuție acestea pot fi:

- deseuri menajere - provenite de la personalul care va efectua efectiv lucrările de construcție



- deșeuri tehnologice - provenite din activitățile specifice de construcție desfășurate

A. Deșeurile menajere:

Aceste deșeuri vor fi inerent generate de personalul care va efectua lucrările de construcție efective prevăzute de proiectul studiat.

Ca orice deșeuri din această categorie, vor avea o natură eterogenă și sunt astfel clasificate conform listei din HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase modificată și completată ulterior:

Grupa 20 - deșeuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții, inclusiv fracțiuni colectate separat:

din 20 01	fracțiuni colectate separat
20 01 01	hârtie și carton
20 01 02	sticlă
20 01 08	deșeuri biodegradabile de la bucătării și cantine
20 01 11	textile (lavete, cârpe etc.)
20 01 39	materiale plastice (ex: PETuri, pungi etc.)
20 01 99	alte fracții, nespecificate

B. Deșeurile tehnologice:

Ca și încadrare tipologică, acestea sunt din gama deșeurilor inerte sau periculoase după caz. Se vor produce în mod curent sau accidental prin activitățile de construire prelevate de lucrările propuse.

În funcție de gradul de pericolozitate, aceste deșeuri se clasifică astfel:

- deșeuri inerte și nepericuloase
- deșeuri toxice și periculoase

B.1. Deșeuri tehnologice inerte și nepericuloase

Conform listei din HG 856/2002, aceste deșeuri vor fi din categoriile:

Grupa 16 - deșeuri nespecificate în altă parte:

16 01 03	anvelope scoase din uz
16 01 17	metale feroase

Grupa 17 - deșeuri din construcții și demolări:

17 02 01	lemn
17 02 03	materiale plastice
17 04 05	fier și oțel
17 05 04	pământ și pietre, altele decât cele cu conținut de substanțe periculoase
17 05 08	resturi de balast, altele decât cele cu conținut de substanțe periculoase

În scopul reducerii la minim a unui eventual impact asupra mediului produs prin gestiunea acestor tipuri de deșeuri, colectarea și eliminarea lor se va face astfel:



- anvelopele uzate se vor colecta numai în cadrul organizării de șantier, pe platformă betonată și pentru eliminarea acestora se va încheia un contract cu o societate autorizată de profil (de exemplu cu transport la o fabrică de ciment pentru distrugere prin coincinerare). Se va ține o evidență acestor deșeuri conform HG 856/2002.
- deșeurile metalice se vor colecta și depozita temporar de asemenea numai în cadrul suprafeței destinate organizării de șantier, pe platformă protejată pentru a împiedica poluarea solului cu oxizi de fier proveniți din spălarea acestor deșeuri de către apele pluviale. Eliminarea de pe amplasament se va face în baza unui contract cu o societate autorizată specializată, ținându-se strict evidența acestor deșeuri conform HG 856/2002 și OUG 16/2001B.1. Deșeuri tehnologice toxice și periculoase

În cazul analizat, aceste deșeuri pot fi reprezentate de:

- deșeuri de baterii uzate (datorită conținutului de acid sulfuric și de metale grele)
- deșeuri de uleiuri uzate de la utilajele de lucru
- deșeuri de combustibili pentru uzul utilajelor
- deșeuri de vopsea și grund

În cadrul clasificării din HG 856/2002, aceste deșeuri apar astfel:

Grupa 08 - deșeuri nespecificate în altă parte:

08 01 11*	deșeuri de vopsele și lacuri cu conținut de solvenți organici sau alte subst. periculoase
-----------	---

Grupa 13 - deșeuri uleioase și deșeuri de combustibili lichizi:

13 02 07*	uleiuri de motor, de transmisie și de ungere ușor biodegradabile
13 07 01*	ulei combustibil și combustibil diesel
13 07 02*	benzina
13 07 03*	alți combustibili (inclusiv amestecuri)

Grupa 16 - deșeuri nespecificate în altă parte:

16 06 01*	baterii cu plumb
16 06 02*	baterii cu Ni-Cd
16 06 03*	baterii cu conținut de mercur
16 06 04	baterii alcaline cu excepția celor cu conținut de mercur
16 06 05	alte baterii și acumulatori

Aceste deșeuri nu se vor genera însă în cadrul amplasamentului investiției ci în atelierele destinate întreținerii și reparațiilor utilajelor utilizate.

În scopul reducerii la minim a unui eventual impact asupra mediului produs prin gestiunea acestor tipuri de deșeuri, colectarea și eliminarea lor se va face astfel:

- deșeurile de baterii uzate se vor colecta și depozita provizoriu în spațiu închis și asigurat prevăzut cu platformă betonată și containere metalice pentru stocare astfel încât să fie împiedicate scurgerile de acizi și eventuala poluare a solului astfel. Se va ține o evidență clară conform HG nr. 1057/2001 și se vor elimina în baza unui contract încheiat cu o



societate autorizată de specialitate, existând societăți pe piață care colectează aceste deșeurile în vederea reciclării.

deșeurile de uleiuri uzate sau de combustibili neconformi se vor colecta în recipiente metalici etanși stocați în cadrul unui depozit de produse petroliere uzate.

e) poluarea și alte efecte negative

❖ Surse de emisii în apă:

In etapa de construire:

În timpul derulării lucrărilor pot apărea surse accidentale de poluanți (combustibili) pe sol, care pot ajunge în apa freatică, dar cu probabilitate redusă și în cantități controlabile.

Pentru evitarea antrenării poluanților scăpați accidental pe sol, care pot fi infiltrați în apele subterane, respectiv pentru evitarea unor scurgeri accidentale de combustibil sau materiale în apele de suprafață se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea periodică și mentinerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate atât în timpul transportului cât și în timpul punerii în opera;
- nu se vor depozita materiale în albie;

Constructorul va asigura preluarea eventualelor pierderi de materiale rezultate în timpul demolării prin amplasarea unor prelate în zona de lucru astfel încât aceste pierderi să poată fi recuperate fără a afecta calitatea apei

In faza de funcționare nu se estimează deversări de fluide sau alte materiale poluante în emisii de suprafață sau contaminarea apei freactice.

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

Pentru lucrările de consolidare a drumului, prevăzute în proiect nu sunt prevăzute depozite permanente sau temporare de materiale care să poată fi spălate de apele pluviale, astfel că nu este cazul unor amenajări speciale pentru colectarea și epurarea apelor uzate.

În cadrul punctului de lucru, constructorul are obligația să asigure amplasarea unui WC ecologic.

În concluzie nu apare o poluare semnificativă a rețelei hidrografice naturale și nici a apelor subterane.

Șanțurile și rigolele au fost dimensionate în funcție de cantitatea de apă din precipitații preluată, dar și ținând cont de limitele spațiului disponibil pe domeniul public.

❖ Sursele de emisii în aer:

In etapa de construire:

Sursele de poluare a aerului vor fi diferențiate în funcție de specificul lucrărilor și anume vor fi constituite din activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării precum și de traficul pe drumurile de acces la amplasament.

Emisiile din timpul desfășurării lucrărilor de construcție sunt asociate în principal cu manevrarea și transportul unor materiale. Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, în funcție de operațiile specifice, condițiile meteorologice dominante, modul de transport a



materialelor.

Cantitatea de emisii rezultată din operațiile de manevrare depind de volumul agregatelor ce sunt depozitate. Emisiile depind de asemenea de o serie de parametri specifici condițiilor de depozitare cum ar fi: conținutul și procentul de agregate fine. Pentru a diminua aceste emisii s-a adoptat soluția acoperirii depozitelor de agregate fine de tipul nisipului. Emisiile de particule sunt mai mari în primele zile după depozitarea agregatelor.

Pentru zona care face obiectul prezentului studiu, emisiile poluante în amplasamentul lucrărilor pot proveni de la:

- excavații și încărcarea materialului excavat în vederea transportului către locurile de depozitare;
- traficul aferent lucrărilor de construcții;
- sursele mobile de combustie specifice transportului auto;

În zona care face obiectul prezentului studiu nu există surse stabile de emisii poluante. Calitatea aerului din zona lucrărilor va fi astfel influențată de activitățile de șantier. Principalii poluanți care se emană în atmosferă în perioada de construcție, rezultați de la arderea carburanților în motoare, de la circulația autovehiculelor și manevrarea materialelor sunt praful, monoxidul de carbon, plumbul, oxidul de azot, dioxidul de carbon și hidrocarburile. Toate acestea vor aduce un aport de poluanți ai aerului în zona lucrărilor, ca și pe căile de acces.

Cea mai defavorabilă situație este cea în care toate utilajele sunt în funcțiune, lucru care este exclus, datorită faptului că utilajele necesare desfășurării lucrărilor nu vor lucra simultan.

În perioada de execuție a lucrărilor de consolidare a drumului trebuie luate o serie de măsuri care vor permite reducerea impactului asupra aerului:

- Udarea periodică a depozitelor de agregate reprezintă o măsură de reducere a emisiilor,
- Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic;
- pentru epurarea aerului, emansiile încadrându-se în limitele admise ale STAS 12574/87.

O altă posibilitate de limitare a emisiilor de substanțe poluante provenite de la utilaje constă în folosirea de utilaje camioane de generație recentă prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă.

Transportul materialelor fine se va face pe cât posibil acoperit. Drumurile pot fi udate periodic. Betoanul și asfaltul folosit vor fi aduse de la o stație în funcțiune, care are autorizație de mediu. În epoca de funcționare, prin implementarea proiectului nu se intravăd surse de poluare.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Sursele de impurificare a atmosferei asociate activităților care vor avea loc în amplasamentul obiectivului sunt surse libere, diseminate pe suprafața pe care au loc lucrările, având cu totul alte particularități decât sursele aferente unor activități industriale sau asemănătoare. Ca urmare, nu se poate pune problema unor instalații de captare - epurare - evacuare în atmosferă a aerului impurificat și a gazelor reziduale.

❖ Sursele de zgomot și vibrații:

În etapa de construcție:



Procesele tehnologice din timpul lucrărilor de construire aplicate pentru realizarea diferitelor categorii de lucrări implică folosirea unor grupuri de utilaje cu funcții adecvate. Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot generate de activitatea care se va desfășura în cadrul șantierului.

În perioada de execuție a proiectului, principalele activități și utilaje generatoare de vibrații sunt:

- compactoarele,
 - manevrarea materialelor de construcție și a pământului cu ajutorul buldozerelor,
 - traficul camioanelor precum și încărcarea și descărcarea materialelor din acestea.
- Nu se vor efectua nici un fel de lucrări pe timpul nopții.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Pentru a se diminua zgomotul generat de sursele menționate anterior și pentru a fi respectate nivelele de zgomot, conform legislației în vigoare, sunt recomandate următoarele măsuri de protecție împotriva zgomotului.

În vederea atenuării zgomotelor provenite de la utilajele de construcții și transport se recomandă dotarea acestora cu echipamente de reducere a zgomotului, deci folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase.

Zgomotul generat în urma lucrărilor de reabilitare provine de la echipamentele și motoare cu ardere internă pe motorină. O mare parte a zgomotului emis se datorează admisiei și evacuării gazelor din cadrul ciclului motorului. O metodă de a controla și diminua o mare parte a zgomotului produs de motoare este utilizarea de sisteme adecvate de amortizare a zgomotului (ex. tobe de eșapament eficiente). Utilizând sisteme optime de amortizoare de zgomot se pot obține reduceri ale nivelului de zgomot la sursa de cel puțin 10 dB.

În etapa de funcționare:

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de operare sunt reprezentate de vehiculele de toate categoriile de greutate aflate în circulație.

Pentru reducerea poluării sonore în perioada de exploatare a drumului pot fi luate o serie de măsuri precum:

- limitarea vitezei de circulație a vehiculelor;
- limitarea sarcinii vehiculelor.

❖ Sursele de emisii în sol, subsol și ape freatică în faza de construire sunt

Sursele de poluare a solului în perioada de execuție sunt generate de:

- Traficul auto prin scurgeri accidentale de produse petroliere în timpul operațiilor de alimentare sau datorită stării tehnice defectuoase a utilajelor și echipamentelor de transport și montaj;
- Depozitarea materialelor de construcții și a deșeurilor pe suprafețe de teren neimpermeabilizate.

Reducerea impactului asupra solului și subsolului se realizează prin utilizarea mijloacelor de transport și montaj în stare bună de funcționare și depozitarea controlată a reziduurilor și a materialelor de construcții.

Poluarea solului și subsolului se caracterizează ca fiind negativă moderată spre neglijabil.



Poluanți în perioada de exploatare:

O sursă potențială de poluare a solului și subsolului în perioada de exploatare este reprezentată de scurgerile de produse petroliere de la utilajele de transport (materii prime, deșeuri solide, etc.). În perioada de exploatare, poluarea solului și subsolului este neglijabilă.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

Pentru evitarea atenuării poluanților scăpați accidental pe sol se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea periodică și menținerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate atât în timpul transportului cât și în timpul punerii în operă;
- respectarea normelor de protecția mediului la desfășurarea activității specifice de construcții.

În etapa de functionare nu se intravăd surse de poluare a solului.

f) **riscuri de accidente majore/si sau dezastre relevante pentru proiectul în cauza, inclusiv cele cauzate de schimbarile climatice, conform informatiilor stiintifice:**

Faza de construire: proiectul nu presupune utilizarea sau stocarea pe amplasament de produse si/sau substante periculoase. Aprovizionarea utilajelor cu carburant in faza de construire se va realiza direct din statii de distributie carburanti .

Faza de functionare: nu este cazul

g) **riscurile pentru sanatatea umana privind:**

- contaminarea apei- nu este cazul
- poluarea atmosferei - nu este cazul

2. Amplasarea proiectului:

a) **utilizarea actuala si aprobata a terenurilor:**

Conform Certificatului de urbanism nr. 117 din 18.10.2023 emis de Primaria Orasului Brezoi, terenul se afla in intravilanul/extravilanul loc. Brezoi, jud. Valcea.

Regimul economic:

Folosinta actuala: pasune, padure;

Destinatie PUG: zona depozitare adiacent CFR, locuire individuala;

b) **bogatia , disponibilitatea , calitatea si capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale , inclusiv solul, terenurile, apa si biodiversitatea, zin zona si din subteranul acesteia- nu este cazul**

c) **capacitatea de absorbtie a mediului natural cu atentie speciala urmatoarelor zone:**

- ✓ zonele umede - nu este cazul
- ✓ zonele costiere si mediul marin- nu este cazul
- ✓ zonele montane si forestiere - nu este cazul

d) **Arii naturale protejate de interes national , comunitar, international- nu este cazul**

e) **Zone clasificate sau protejate conform legislatiei nationale in vigoare:situri Natura 2000 desemnate in conformitate cu legislatia privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice ; zonele prevazute de legislatia privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national-zone protejate, zone de protectie instituite conform prevederilor legislatiei din domeniul apelor , precum si celei privind caracterul si marimea zonelor de protectie sanitara si hidrogeologica- nu este cazul**

f) **Zone in care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevazute de legislatia nationala si la nivelul Uniunii Europene si relevante pentru proiect sau in care se considera ca exista astfel de cazuri- nu este cazul**



- g). Zone cu o densitate mare a populației- nu este cazul
h). 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 cum ar fi:
- zona geografică care poate fi afectată: Proiectul va avea un impact redus asupra zonei geografice ,
Populația și habitatele nu vor fi afectate de proiect
 - dimensiunea populației care poate fi afectată: nu este cazul
- b) natura impactului - nu este cazul;
- c) natura transfrontalieră a impactului- nu este cazul
- d) intensitatea și complexitatea impactului - redusă și nesemnificativă.
- e) probabilitatea impactului: mică
- f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea impactului - reversibil, pe termen scurt și va avea caracter temporar, doar pe durata executiei lucrărilor.
- g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului: nu este cazul

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate- nu este cazul.

Proiectul intră sub incidența art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare. Locația amplasamentului proiectului este parțial pe suprafața Parcului Național Cozia, pe amplasamentul actual al drumului de legătură între orașul Brezoi și satele Golotreni și Drăganesti.

Administrația Parcului Național Cozia a emis avizul favorabil nr.....2024 .

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu decizia justificată privind necesitatea elaborării studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă:

- pentru proiectul propus nu este necesară reglementarea din punct de vedere al gospodăririi apelor conf. punct de vedere al ABA Olt- SGA Valcea.

Condițiile de realizare a proiectului:

Condițiile de realizare a proiectului:

- ✓ Lucrările se vor realiza conform documentației tehnice depuse la APM Valcea, care a stat la baza luării deciziei etapei de încadrare ;
 - ✓ În situația în care, după emiterea actului administrativ al autorității competente pentru protecția mediului și înainte de depunerea documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții, documentația tehnică suferă modificări ca urmare a schimbării soluției tehnice sau a reglementărilor legislative astfel încât acestea nu au făcut obiectul evaluării privind efectele asupra mediului, vor fi menționate de către verificatorul tehnic atestat pentru cerința esențială «c) igiena, sănătate și mediu» în raportul de verificare a documentației tehnice aferente investiției, iar solicitantul/investitorul are obligația să notifice autoritatea publică pentru protecția mediului emitentă, cu privire la aceste modificări (Legea 50/1991 (22)).
- Potrivit prevederilor OUG nr 195/2005 cu modificările și completările ulterioare (art. 96, alin 3), notificarea se va depune înainte de realizarea acestor modificări.
- 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 APM Valcea.



- Orice persoana care face parte din publicul interesat și care se considera vatamata într-un drept al sau ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, otrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare.
- Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice ONG care indeplinește condițiile prevazute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerandu-se ca acestea sunt vatamate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.
- Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se ataca în instanța odata cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a slicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a slicitării aprobării de dezvoltare.
- Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevazute la art.21 din Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația sa solocite autorității publice emitente a deciziei prevazute la art. 21 alin(3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitudrea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunostinta publicului a deciziei.
- Autoritatea publică emitentă are obligația de a raspunde la plingerea prealabilă prevazută la art.22 alin (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.
- Procedura de soluționare a plingerii prealabile prevazută la art.22 alin(1) trebuie sa fie gratuită și trebuie sa fie echitabilă, rapidă și corectă.
- **La finalizarea proiectului autoritatea competentă pentru protctia mediului care a parcurs procedura (APM Valcea) 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:

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

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

Prezenta decizie conține 15 pagini, a fost întocmită în 3 exemplare.