



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TELEORMAN

Decizia Etapei de Încadrare
nr. xxx din 26.04.2024
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de COMUNA ORBEASCA, cu sediul în comuna Orbeasca, sat Orbeasca de Sus, județul Teleorman, pentru proiectul: „Modernizare drumuri de interes local prin asfaltare în comuna Orbeasca, județul Teleorman”, în baza Legii nr. 292/2018 - privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, **Agentia pentru Protectia Mediului Teleorman decide**

ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de analiză tehnică din data de 26.04.2024, că proiectul: „Modernizare drumuri de interes local prin asfaltare în comuna Orbeasca, județul Teleorman”, propus a fi amplasat în comuna Orbeasca, satele Orbeasca de Sus, Orbeasca de Jos, și Laceni, județul Teleorman, conform Certificat de urbanism nr.60/21.09.2023, înregistrată la APM Teleorman cu nr. 3718/27.02.2024

nu se supune evaluării impactului asupra mediului

Justificarea prezentei decizii:

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

- proiectul propus intră sub incidența Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în anexa nr.2, la pct. 13 lit a) ;
- proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare,

1.Characteristicile proiectului:

Investiția urmărește modernizarea infrastructurii rutiere în comuna Orbeasca. Modernizarea strazilor se face pe actualul traseu, aflat în intravilanul comunei Nanov, conform planurilor generale.

Pagină 1 din 11

Drumurile ce fac obiectul documentatiei, vor fi tratate in proiect ca drumuri de clasa tehnica V, avand urmatoarele caracteristici:

Nr. Crt.	Sate	Denumire strada	km	lungime strazi proiect [m]	latime parte carosabila [m]	Acostamente [m]	Suprafata parte carosabila la asfalt [mp]	Suprafata Acostamente Betonate [mp]
1	Orbeasca de Sus	Str. Spatarei	0+000-0+615	615	5.00	1.00	3,075.00	615.00
2		Str. Gradinitei	0+000-0+350	350	5.00	1.00	1,750.00	350.00
3		Str. Dogarei	0+000-0+544	544	5.00	1.00	2,720.00	544.00
4		Str. Garii	0+000-0+366	366	5.00	1.00	1,830.00	366.00
5	Orbeasca de Jos	Str. Gura Vaii	0+000-1+070	1070	5.00	1.00	5,350.00	1,070.00
6		Str. Uzinei	0+000-0+822	822	5.00	1.00	4,110.00	822.00
7	Laceni	Str. Cimitirului TR1	0+000-0+202	202	5.00	1.00	1,010.00	202.00
8		Str. Cimitirului TR2	0+000-0+245	245	5.00	1.00	1,225.00	245.00
9		Str. Bisericii	0+000-0+167	167	5.00	1.00	835.00	167.00
10		Str. Rasaritului	0+000-0+278	278	5.00	1.00	1,390.00	278.00
11		Str. Garleni TR1	0+000-0+213	213	5.00	1.00	1,065.00	213.00
12		Str. Garleni TR2	0+000-0+679	679	5.00	1.00	3,395.00	679.00
TOTAL				5,551	-		-	

Traseul in plan

Din punct de vedere al traseului in plan s-a urmarit ca traseul proiectat sa se suprapuna cat mai mult peste traseul existent, incadrandu-se intre limitele de proprietate, astfel incat sa nu fie nevoie de exproprieri. Astfel, traseul strazilor supuse modernizarii a fost proiectat pentru viteza de 25 km/h - 40 km/h.

Profilul longitudinal

În profil longitudinal, linia rosie proiectata va urmări linia terenului existent fără a se efectua corecții mari ale niveletei existente, linia rosie proiectata situindu-se în general la nivelul terenului natural, în unele zone fiind diferite de 3-20 cm deasupra sau sub linia terenului. Elementele geometrice alese pentru geometrizarea profilului longitudinal corespund unei viteze de proiectare de 25-40 km/h.

Profilul transversal

Elementul principal dintr-un profil transversal îl constituie partea carosabilă destinată circulației vehiculelor, dispusă pe un sistem rutier alcătuit și dimensionat în așa fel încât să preia solicitările din trafic și condiții climatice pe o durată determinată în limita deformațiilor admisibile.

S-au prevazut profile transversale tip functie de:

- topografia terenului
- asigurarea scurgerii apelor
- partea carosabila - Conform Ord. MT nr. 50/1998; Ord. MT nr. 45/1998 capitolul 5, „Dispozitii finale” punctul 5.2

În sectiune transversala strazile se prezinta conform profilelor transversale tip atasate prezentei documentatii.

Terasamente

Pentru asigurarea cotelor și dimensiunilor profilelor tip, terasamentele se vor realiza prin efectuarea de sapaturi pentru realizarea straturilor de fundatie. Lucrarile de terasamente trebuie sa corespunda prevederilor STAS 2941-84 în ceea ce priveste capacitatea portanta, gradul de compactare și pantele taluzurilor.

Scurgerea apelor

În cazul intersectiilor existente cu drumurile judetene se vor prelungi doar santurile de pe drumurile proiectate realizandu-se conexiunea cu santurile de pe drumurile judetene, pentru a putea asigura continuitatea acestora (intersectiile dintre drumurile judetene și drumurile proiectate au fost amenajate doar cu structura rutiera și indicatoare, nu și cu santuri pentru scurgerea apelor).

Pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale s-au prevazut santuri pereate din beton de ciment de clasa C30/37 sau rigole carosabile pozitionate pe o parte sau pe ambele parti ale drumurilor functie de latimea partii carosabile și panta transversala. Pe strada Bisericii se vor realiza rigole carosabile acoperite, cu latimea de 65 cm, pe ambele parti ale strazii.

Pentru descarcarea apelor meteorice, asigurarea continuitatii santurilor în dreptul drumurilor laterale sau în punctele de „minim” s-au prevazut podete tubulare din beton de ciment armat cu diametrul de 400 mm și 800 mm (cele de 800 mm se vor realiza cu camere de cadere).

Pe Strada Gura Vaii, la intersectia cu drumul lateral aflat pe partea stanga, la km 0+670, deoarece pe acest drum lateral exista un sant de dimensiuni mari, se propune betonarea taluzului și realizarea santului de beton pe o lungime de 10 m pe drumul lateral, pentru a asigura scurgerea apelor și protectia malurilor în cazul unei viituri. De asemenea, în dreptul acestei intersectii se vor realiza doua podete tubulare din beton armat, cu diametrul de 80 cm și camere de cadere (în locul celor existente, care sunt degradate).

De asemenea taluzul santului de pe strada Gura Vaii, pe partea stanga, dupa intersectia cu acest drum lateral, se va betona pentru a proteja malul si pentru a opri infiltrarea apei in structura drumului.

Podetele dalate existente, care se afla in stare buna se vor decolmata.

Accese la proprietati

Se va asigura accesul riveranilor catre proprietati prin modernizarea acceselor : 15 cm beton de ciment de clasa C30/37 armat cu plasa sudata de $\theta 6$ mm si 15 cm fundatie de balast. Pentru asigurarea accesului catre proprietatile situate dupa santurile din beton de ciment s-au prevazut tuburi corugat $\theta 300$ mm peste care se va realiza o placa din beton de ciment de clasa C30/37 cu grosimea de 15 cm (conform plansei de detaliu). La capetele podetelor pentru accese la proprietati se vor realiza timpane din beton amplasate pana la nivelul placii din beton de peste tub si nu mai sus de aceasta. Umplutura de peste tub se va face cu balast, peste care se va aseza placa de beton armat. Podetele de acces la proprietati se vor realiza cu lungimea de 5.00 m (4.00 m acces auto si 1 m acces pietonal sau un singur acces de 5.00 m, in cazul accesului pietonal se poate renunta la tubul de sub placa) si latimea variabila (pana la limita de proprietate).

Lucrari de sprijinire:

In prezentul proiect nu sunt necesare lucrari de consolidare.

Structura rutiera:

Pentru o dimensionare cat mai corecta a stratificatiei structurii rutiere proiectate, s-au efectuat studii de teren din care s-au obtinut date pentru:

- modul de alcatuire a structurii rutiere si grosimile de straturi;
- caracteristicile geotehnice ale pamantului de fundare;
- regimul hidrologic al complexului rutier;
- tipul profilului transversal;
- modul de asigurare a scurgerii apelor de suprafata.

Structura rutiera propusa pentru strazile din prezentul proiect este:

- 4 cm strat de uzura BA16 conform AND 605 (BA 16 rul conform SR EN 13108);
- 6 cm strat de legatura BAD22.4 conform AND 605 (BAD 22.4 leg conform SR EN 13108);
- 20 cm strat superior de fundatie din piatra sparta 0-63 conform SR EN 13242+A1;
- 30 cm fundatie din balast conform SR EN 13242+A1;

Partea carosabila va fi incadrata de acostamente cu urmatoarea alcatuire: 10 cm beton de ciment de clasa C30/37 si 50 cm balast, latimea acostamentelor fiind de 0.50 m. In functie de profilul transversal tip, santurile se vor amenaja pe o parte sau pe ambele parti ale drumurilor.

Pe strada Bisericii se va scoate structura rutiera existenta din asfalt (nu si pe zona de amenajare a intersectiei cu drumul judetean) si se va realiza noua structura rutiera iar avand in vedere ca pe ambele parti ale strazii exista trotuare (asupra carora nu se va interveni) se propune realizarea de rigole carosabile acoperite cu placute dublu armate, pe ambele parti ale strazii.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 10 m cu acelasi sistem rutier cu cel al drumului ce se va moderniza, latimea va fi variabila, in functie de situatia din teren (2.50-5.50 m) iar incadrarea drumului lateral se va face cu acostamente din beton.

Avand in vedere ca in urma reabilitarii drumurilor judetene 504 si 612, drumurile ce fac parte din prezentul proiect care se intersecteaza cu drumurile judetene au fost modernizate pe o lungime de aproximativ 25 m, intersectiile dintre drumurile judetene si drumurile proiectate au fost

Pagină 4 din 11

amenajate si nu se va interveni asupra acestora (exceptie facand strada Gura Vaii care are iesire l DJ612 si a caror intersectie nu a fost amenajata). In cazul acestor intersectii se vor prelungi doar santurile de pe drumurile proiectate realizandu-se conexiunea cu santurile de pe drumurile judetene, pentru a putea asigura continuitatea acestora (intersectiile dintre drumurile judetene si drumurile proiectate au fost amenajate doar cu structura rutiera si indicatoare, nu si cu santuri pentru scurgerea apelor).

Pe Strada Gura Vaii, la intersectia cu drumul lateral aflat pe partea stanga, la km 0+670, deoarece pe acest drum lateral exista un sant de dimensiuni mari, se propune betonarea taluzului si realizarea santului de beton pe o lungime de 10 m pe drumul lateral, pentru a asigura scurgerea apelor si protectia malurilor in cazul unei viituri. De asemenea, in dreptul acestei intersectii se vor realiza doua podete tubulare din beton armat, cu diametrul de 80 cm si camere de cadere (in locul celor existente, care sunt degradate).

De asemenea taluzul santului de pe strada Gura Vaii, pe partea stanga, dupa intersectia cu acest drum lateral, se va betona pentru a proteja malul si pentru a opri infiltrarea apei in structura drumului.

Pentru prevenirea degradarii drumurilor datorita actiunii factorilor precum trafic, capacitate portanta, conditii de exploatare si mediu inconjurator, se impune:

- dimensionarea corespunzatoare a complexului rutier pentru asigurarea preluarii in bune conditii a sarcinilor din trafic, in special din traficul greu in conditiile de exploatare date;
- protejarea straturilor rutiere si a pamantului din patul drumului de actiunea apelor prin luarea masurilor necesare pentru evacuarea acestora si etansarea imbracamintei;
- asigurarea la actiunea inghet-dezghetului;
- controlul traficului din punct de vedere al tonajului.

Siguranta circulatiei :

În vederea realizarii unui trafic fluent si in siguranta, se vor realiza lucrări de semnalizare verticală și orizontală. Se vor realiza marcaje longitudinale la marginea partii carosabile si se vor monta indicatoare rutiere.

Lucrările de semnalizare verticală se vor face conform SR 1848-1 și constau în montarea de indicatoare după cum urmează:

- o indicatoare de prioritate;
- o indicatoare de interzicere sau restrictie;
- o indicatoare de obligare;
- o indicatoare de informare.

Stâlplul de susținere pentru indicatoarele rutiere, indiferent de înălțimea sa va fi prevăzut a se executa dintr-o bucată. Fundațiile care se execută pentru prinderea sistemelor de susținere a semnalizării verticale vor fi executate la nivelul părții carosabile. Se va lua în considerare profilul transversal al drumului atunci când se propun sistemele de susținere a semnalizării verticale - respectiv stâlpi, în vederea asigurării vizibilității și percepției sporite a utilizatorului drumului.

Lucrările de semnalizare orizontală se vor face conform SR 1848-7/2015 și constau în efectuarea marcajelor longitudinale și transversale după cum urmează:

Marcaj longitudinal

- marcaj axial;

- marcaje de traversare pentru pietoni.

Marcaje transversale

- de oprire;
- de interzicere;
- săgeți direcționale;

Marcaje longitudinale	11,102 km
Indicatoare rutiere	Cca. 48 bucati

Semnalizarea rutiera pe timpul executiei

Semnalizarea punctului de lucru la lucrările de execuție a strazilor propuse modernizării, precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” - emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 și constau din măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului.

Semnalizarea rutieră temporară trebuie să informeze participanții la trafic asupra situației exacte pe care o vor întâlni (localizarea și amploarea lucrărilor, condițiile de circulație în zonă lucrărilor) și trebuie aplicată de o asemenea manieră încât să fie credibilă. Este necesar ca situația în zona lucrărilor să fie efectiv cea la care se așteaptă participantul la trafic, în urma percepției mesajului presemnalizării și semnalizării temporare.

Aspectele care trebuie îndeplinite în acest scop sunt următoarele:

- semnalizarea să respecte prevederile legislației și prescripțiile tehnice în vigoare;
- semnificația indicatoarelor să corespundă într-adevar necesităților impuse de lucrare;
- semnalizarea să urmărească în timp și în spațiu desfășurarea lucrărilor;
- semnalizarea temporară să nu restricționeze circulația mai mult decât strictul necesar;
- semnalizarea temporară să fie demontată la terminarea lucrărilor;
- semnalizarea curentă să fie restabilită și completată în conformitate cu noile condiții apărute în urma execuției lucrării respective.

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 -nu este cazul

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Deșeurile generate vor fi colectate selectiv, în spații amenajate și dotate corespunzător și vor fi predate către operatori autorizați în vederea colectării/valorificării/eliminării;

Trasabilitatea deșeurilor va respecta în conformitate cu prevederile OUG 92/2021 - privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.

e) poluarea și alte efecte negative - local, în zona de lucru, pe perioada lucrărilor, emisii de la mijloacele de transport/utilajele utilizate în perioada de realizare a proiectului

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice - Integrarea considerentelor legate de schimbările climatice și evaluarea la nivel de planificare/strategic. Planificarea proceselor acordând atenția cuvenită schimbărilor climatice și aspectelor legate de atenuarea

schimbărilor climatice și adaptarea la acestea, de exemplu pentru infrastructura verde, biodiversitate, securitate alimentară și evaluarea riscului de inundații

Atenuarea schimbărilor climatice

- Proiectul susține atenuarea climatică, prin modernizarea elementelor drumurilor comunale existente, nerealizarea proiectului conduce conform prognozelor realizate la creșterea emisiilor de CO₂e.
- Proiectul se realizează ca măsură pentru siguranța rutieră.
- Proiectul nu generează un impact suplimentar asupra emisiilor și nu poate influența negativ variabilele climatice, realizarea lui va susține procesul de atenuare climatică.

Declarația privind examinarea neutralității climatice

Proiectul nu necesită o evaluare detaliată a amprentei de carbon deoarece, deși proiectul se încadrează, conform listei de examinare, în categoria infrastructură rutieră, pentru care de obicei este solicitată analiza detaliată:

- *emisiile calculate pentru proiect se situează sub 20000 tone de CO₂e/an în toate variantele studiate, iar realizarea proiectului va duce la menținerea emisiilor de CO₂e sub un nivel de 700 tone de CO₂e/an.*
- *proiectul susține atenuarea climatică, prin modernizarea elementelor străzilor existente care generează în prezent emisii de CO₂e.*
- *nerealizarea proiectului conduce conform prognozelor realizate la creșterea emisiilor de CO₂e.*
- *proiectul se realizează ca măsură pentru siguranța rutieră și pentru reducerea zgomotului, existând excepția pentru acest tip de proiecte.*

Proiectul nu va determina creșterea emisiilor GES în zonă

Proiectul propus nu implică activități de exploatare a terenurilor, de schimbare a destinației terenurilor sau de silvicultură (de exemplu, despăduriri) care ar putea duce la creșterea emisiilor.

Proiectul nu implică activități (de exemplu, împăduriri) care pot acționa ca absorbanți de emisii. Totuși în proiect sunt incluse lucrări de refacere a zonelor tip platbandă din apropierea drumurilor prin înierbare.

Proiectul nu va influența în mod semnificativ cererea de energie.

Proiectul nu va determina creșterea sau reducerea semnificativă a deplasărilor personale.

Proiectul nu va determina creșterea sau reducerea semnificativă a transportului de marfă.

Punerea în aplicare a proiectului nu va fi afectată de schimbările climatice, pentru că a luat în considerare toate riscurile și a inclus soluții tehnice de adaptare la riscurile generate de schimbările climatice.

Proiectul este adaptat la schimbările climatice, iar apariția evenimentelor extreme generate de variabilele climatice nu poate determina riscuri majore de funcționare.

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 -nu este cazul

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Deșeurile generate vor fi colectate selectiv, în spații amenajate și dotate corespunzător și vor fi predate către operatori autorizați în vederea colectării/valorificării/eliminării;

Trasabilitatea deseurilor va respecta în conformitate cu prevederile OUG 92/2021 - privind regimul deseurilor, cu modificările și completările ulterioare.

e) poluarea și alte efecte negative - local, în zona de lucru, pe perioada lucrărilor, emisii de la mijloacele de transport/utilajele utilizate în perioada de realizare a proiectului

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice - Integrarea considerentelor legate de schimbările climatice și evaluarea la nivel de planificare/strategic. Planificarea proceselor acordând atenția cuvenită schimbărilor climatice și aspectelor legate de atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea, de exemplu pentru infrastructura verde, biodiversitate, securitate alimentară și evaluarea riscului de inundații

g) riscurile pentru sănătatea umană - nu este cazul

2. Amplasarea proiectului

Proiectul este amplasat în intravilanul comuna Orbeasca, satele Orbeasca de Sus, Orbeasca de Jos, și Laceni, județul Teleorman.

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:

- conform Certificatului de Urbanism nr.60 din 21.09.2023 - emis de Primaria Orbeasca

Regim juridic - intravilan, domeniu public;

Regim economic - zona de cai de comunicații;

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:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu este cazul;

2. zone costiere și mediul marin - nu este cazul;

3. zonele montane și forestiere - nu este cazul;

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional - nu este cazul;

5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică - nu este cazul;;

6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri; nu este cazul;

7. zonele cu o densitate mare a populației; nu este cazul;

8. 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; nesemnificativ, local, în perioada de realizare a lucrărilor;

b) natura impactului; direct și temporar, în perioada de realizare a lucrărilor;

c) natura transfrontalieră a impactului; nu este cazul;

d) intensitatea și complexitatea impactului; în perioada de execuție a proiectului, intensitatea impactului asupra factorilor de mediu va fi potențial semnificativ;

e) probabilitatea impactului - potențial nesemnificativ având în vedere argumentele menționate la punctele 1 și 2;

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului; impactul lucrărilor asupra factorilor de mediu va debuta odată cu începerea execuției lucrărilor - impactul potențial semnificativ va fi de scurtă durată și reversibil;

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

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului prin aplicarea următoarelor condiții de realizare a proiectului:

Lucrările se vor realiza în intravilanul comunei Nanov, Satul Nanov, județul Teleorman, respectându-se următoarele prevederi:

- se vor respecta datele și specificațiile din documentația tehnică precum și legislația de mediu în vigoare; se vor respecta măsurile prevăzute prin proiect în vederea diminuării impactului
- managementul deșeurilor generate în urma execuției lucrărilor prevăzute în proiect se va realiza în conformitate cu legislația specifică de mediu și va fi în responsabilitatea societăților care realizează lucrurile, astfel:
- deșeurile generate vor fi colectate selectiv, în vederea predării către societăți autorizate pe bază de contract;
- deșeurile municipale amestecate generate în perioada lucrărilor de construcții vor fi stocate temporar în puștele și apoi preluate de firme de salubritate autorizate;
- deșeurile metalice, de ambalaje și cele de materiale de construcție vor fi colectate selectiv, în vederea predării către societăți autorizate pe baza de contract;
- organizarea de șantier pentru lucrările prevăzute prin proiect va fi amplasată în incinta amplasamentului și va respecta obligatoriu măsurile specifice pentru reducerea și/sau eliminarea efectelor generate de acestea asupra sănătății umane și mediului înconjurător.

Se au în vedere;

- organizarea de șantier va ocupa suprafețe cât mai reduse;
- se vor împrejmuji corespunzător zonele de lucru, se vor monta avertizoare, etc;
- materialele necesare executării lucrărilor propuse se vor depozita în locuri bine stabilite amenajate corespunzător;
- se vor lua măsuri pentru minimizarea emisiilor de pulberi în suspensie și sedimentabile rezultate din lucrările efectuate (săpare, compactare, spargerea, strângerea în grămezi încărcarea-descărcarea) prin aplicarea de tehnologii care să conducă la respectarea prevederilor STAS 12.574 - 87 privind protecția atmosferei;
- transportul oricăror tipuri de materiale, inclusiv a deșeurilor generate, se va realiza cu mijloace de transport acoperite;
- se vor stabili trasee optime din punct de vedere al proiecției mediului pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine;
- pe timpul realizării proiectului se vor lua măsuri pentru prevenirea degajării prafului prin stropirea drumurilor de acces utilizate, etc.
- se va avea în vedere restrângerea la minimum a spațiului de stocare a deșeurilor rezultate în perioada de execuție a proiectului prin colectarea selectivă și valorificarea/ eliminarea prin firme autorizate.
- nu vor fi deschise drumuri noi de acces, ci vor fi utilizate drumurile deja existente;
- nu se vor deteriora zonele învecinate perimetrului ele desfășurare a lucrărilor;
- toate terenurile afectate temporar vor fi aduse la starea inițială:

- prezenta decizie nu exonerează de răspundere proiectantul și constructorul, în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploatarea acestora;
- raportarea imediată la APM Teleorman și GNM - CJ Teleorman în cazul producerii unui eveniment indiferent de factorul de mediu afectat – apă, aer, sol) care poate conduce la accidente/incidente ecologice, poluare accidentală și transmiterea Raportul de informare în cazul poluărilor accidentale conform anexei afișate pe site-ul APM Teleorman - secțiunea Informații de interes public, în cel mult 2 ore de la producerea evenimentului;
- dacă terenurile cu destinația de spații verzi vor fi afectate în mod accidental în timpul realizării proiectului, ele vor fi aduse la stadiul de funcționalitate avut anterior, cu refacerea acestora (se va realiza reabilitarea ecologică a zonelor afectate temporar și readucerea lor la starea și funcționalitatea inițială);

În perioada de execuției a proiectului se vor respecta prevederile :

- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor cu modificări și completări ulterioare;
- Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător cu modificările și completările ulterioare;
- HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul MAPPM nr. 756/1997- Reglementari privind evaluarea poluării mediului cu modificările și completările ulterioare
- HG nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
- SR 10009:2017/C91:2020 Acustica - Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant.

Informații cu privire la participarea publicului la procedura de reglementare

Agencia pentru Protecția Mediului Teleorman a asigurat și garantat cadrul pentru accesul liber la informație a publicului interesat sau potențial afectat de proiect

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 emitere 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.

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

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.

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.

Director Executiv
Laura Ilariana SIMION

Șef Serviciu. A.A.A.
Mihaela PIRVU

Întocmit,
Sandel ROTARU

