



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. XXXXX din

DRAFT

Ca urmare a notificărilor modificărilor aduse proiectului ” **Varianta ocolitoare Târgu Jiu**”, pentru care A.P.M. Gorj a emis Decizia nr. 4179/17.07.20009 și Notificarea nr. 4179/03.08.2009 precum și Declarația Autorității Responsabile de Monitorizarea Siturilor Natura 2000 nr. 2168/29.03.2010, adresate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., cu sediul în București, B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, înregistrate la A.P.M. Gorj cu nr. 11749/29.11.2017 și cu nr. 11980/08.12.2017, în baza:

- **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu modificările și completările ulterioare;

- **Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin **Legea nr.49/2011**, cu modificările și completările ulterioare,

și ca urmare a completărilor înregistrate cu nr. 2721/20.03.2018,

Agenția pentru Protecția Mediului Gorj în calitate de autoritate competentă pentru protecția mediului, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 16.04.2018, a publicului interesat și în lipsa observațiilor acestora la proiectul deciziei etapei de încadrare, decide că modificările aduse proiectului ” **Varianta ocolitoare Târgu Jiu**”, cu amplasamentul pe teritoriul municipiului Târgu Jiu și a orașului Bumbesti Jiu, județul Gorj, titular Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., **nu se supun evaluării impactului asupra mediului și nu se supun evaluării adecvate.**

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) Modificările aduse proiectului ”**Varianta ocolitoare Târgu Jiu**” se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, Anexa nr. 2 la pct. 13, lit.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 și la pct. 1. Agricultură, silvicultură și acvacultură, lit. d) împădurirea terenurilor pe care nu a existat anterior vegetație forestieră sau defrișare în scopul schimbării destinației terenului.



b) Modificările aduse proiectului, prin analiza criteriilor din Anexa III a Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, nu sunt de natură a genera un impact semnificativ asupra mediului.

1. Caracteristicile proiectului:

(a) dimensiunea și concepția întregului proiect:

Proiectul inițial prevede : **Varianta 1 Est** – asigură legăturile pe partea de est între Filiași (DN 66) – Râmnicu Vâlcea (DN 67) și Petroșani (DN 66) și **Varianta 1 Vest** asigură legăturile pe partea de vest între Filiași (DN 66), Drobeta Turnu Severin (DN 67) și Baile Herculane (DN 67 D).

- din punct de vedere funcțional și administrativ drumul este național european , clasa tehnică III, lățimea platformei drumului de 10 m (2 benzi), cu spații pentru șanțuri și pentru eventuale lucrări la baza taluzelor;

- scurgerea apelor se va asigura prin gurile de scurgere din câmpul curent al structurilor și pe la casurile executate la capetele podurilor;

- traseul se desfășoară în cea mai mare parte pe terenuri agricole, presupune demolarea unui număr mic de case (3-5 case);

- în lungul drumului sunt prevăzute din loc în loc drumuri agricole de exploatare pentru înlesnirea acceselor la diversele parcele agricole particulare, legătura între ele realizându-se prin subtraversarea cu podețe;

- au fost prevăzute 3 pasaje peste CF electrificată, 3 noduri rutiere (1 la intersecția cu DN67D, 1 la DN66 spre Filiași, 1 la DN66 la Iezureni), 2 pasaje (1 la intersecția cu DN67 la Drăgoieni, 1 la DN67 spre Dr. Turnu Severin), 4 poduri peste râuri (1 peste r. Jiu (regularizat), 1 peste pr. Șușița și 2 peste pr. Amaradia);

- au fost prevăzute 6 intersecții giratorii: la DJ 663A, DJ 674A, DC 01 și câte una la cele 3 noduri rutiere;

- au fost prevăzute lucrări de apărare a infrastructurilor în cazul în care acestea vor fi amplasate în albia minoră și lucrări de apărare a malurilor;

- în zona parcărilor sunt prevăzute rețele pentru preluarea apelor pluviale de pe platforma betonată și pentru colectarea apelor uzate menajere de la grupurile sanitare, apele fiind dirijate spre o stație de epurare monobloc compartimentată și apoi evacuate în canale de desecare sau emisari limitrofi parcării ;

3 pasaje

Modificările aduse proiectului sunt următoarele:

Intersecția variantei de ocolire 1 Est (km 14+909) cu DN66 (E79) la km 82+956

Legătura între varianta de ocolire și DN66 (E79) se realizează printr-o intersecție amenajată cu sens giratoriu care asigură relațiile pentru toate direcțiile. În zona intersecției cu DN 66, km 82+956 a fost mutată și reconfigurată intersecția giratorie, implicit au fost modificate razele de curbura ale variantei de ocolire în zona km 14+700, astfel încât pentru păstrarea vitezei de deplasare impuse prin proiect, curbele în această zonă au fost reconfigurate, conducând astfel la modificări ale lungimii traseului variantei ocolitoare în cumul total de 30 m, **lungimea variantei de ocolire fiind de 19,987 km.**

Executarea a 3 pasaje denivelate peste varianta de ocolire la:

- Intersecția variantei de ocolire 1 Est (km 1+909) cu DJ 663A (km 1+640);
- Intersecția variantei de ocolire 1 Est (km 3+666) cu DJ 674A (km 1+720);
- Intersecția variantei de ocolire 1 Est (km 10+045) cu DC 01.

Intersecțiile variantei de ocolire cu DJ 663A (Tg. Jiu – Botorogi), DJ 674A (Tg. Jiu – Bucureasa) și DC 01 au fost tratate denivelat sub forma unor pasaje superioare pe DJ 663A, pe DJ 674A și pe drumul comunal 01 (Tg. Jiu – Preajba), astfel din intersecțiile amenajate cu sensuri giratorii acestea au fost amenajate cu pasaje superioare.



Autoritățile locale au pus la dispoziție datele regeritoare la prognoza traficului rutier pentru perioada 2005-2025 pentru drumurile județene din județul Gorj. S-a considerat că nu este necesară amenajarea unor bretele de acces între varianta ocolitoare și drumurile județene și nici între varianta de ocolire și drumul comunal.

Fiecare pasaj peste variantă va avea următoarele caracteristici: 3 deschideri 16+21+16m, grinzi simplu rezemate continuizate la nivelul plăcii de suprabetonare. Lungimea totală este de 62,20m. În secțiune transversală, tablierul asigură o parte carosabilă cu lățimea de 7,80 m, trotuare de 1,00m și lise pentru montarea parapetului pietonal. Lățimea totală rezultă de 10,70 m (7,80m + 2 x 1,20m + 2 x 0,25m). Pantele transversale ale căii pe pasaj sunt de 2% profil acoperis. S-au prevăzut borduri înalte la limita carosabilului și parapete pietonale pe lisele de la capetele trotuarelor.

Calea pe pasaj va fi alcatuită din următoarele straturi:

- 2 straturi de beton asfaltic cu grosimea de 3+4cm;
- protecția hidroizolației din mortar asfaltic – 2 cm;
- 1 cm membrana hidroizolantă;

Infrastructura este alcatuită din 2 culee înecate și 2 pile lamelare fundate direct cu talpa fundației în stratul de pietris cu nisip.

Racordări cu terasamentele rampei se vor realiza prin intermediul unor șferti de con pereate. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m cu grosimea de 0,38 m. Scurgerea apelor de pe pasaj se va realiza prin intermediul gurilor de scurgere amplasate câte 2 bucăți pe deschiderile marginale. La capetele pasajului apele pluviale se vor evacua prin intermediul unor cașuri.

Racordarea drumului județean DJ 665 la varianta de ocolire este prin amenajarea unei intersecții în "T" la km 13+480 al variantei.

Reconsiderarea intersecției DN66 (E79) cu varianta de ocolire este prin eliminarea trecerii la nivel cu calea ferată 202 a necesitat devierea drumului județean 665 pe o lungime de 1380 m, accesul în varianta de ocolire realizându-se printr-o intersecție în "T" prevăzută cu insule de separare a fluxurilor de circulație de sens contrar, încadrate cu borduri denivelate, bandă suplimentară de virare la stânga din varianta de ocolire în DJ665 precum și cu benzi de accelerare și decelerare pentru intrările și ieșirile în/din fluxul variantei de ocolire.

Lucrări de consolidare

În urma analizei integrate a tuturor factorilor de influență asupra terenului de fundare și pe baza informațiilor avute, proiectantul a propus soluții de îmbunătățire a terenului suport după cum urmează:

- ✓ lucrări de îmbunătățire a capacității portante a terenului suport: perna de balast pe sectorul estic între **km 0+433 – km 14+875**;
- ✓ lucrări de protecție a taluzului:
 - protecții cu pamant vegetal înierbat pentru protejarea taluzurilor cu pante mai mici de 2:3;
 - protecții cu geocompozit multifilar acoperit cu un strat de pamant vegetal, pentru protejarea taluzurilor cu pante mai mari de 2:3.
- ✓ protecție taluze cu geocompozit multifilar spațial;
- ✓ consolidarea terasamentelor cu geosintetice între **km 0+433 – km 14+875**;
- ✓ structuri de sprijinire cu parament vertical.

Podete

Față de situația inițială prezentată pentru obținerea actului de reglementare privind protecția mediului respectiv, Decizia nr.4179/17.07.2009 și Notificarea nr.4179/03.08.2009 și a avizului de gospodărire a apelor nr.104/09.09.2014, datorită condițiilor tehnice și a morfologiei terenului au apărut modificări prin schimbarea poziției kilometrice în cazul unor podețe, renunțarea la executarea a trei podețe și proiectarea a două podețe noi, conform datelor prezentate în tabelul nr. 1.



Tabel nr.1. Situatia podetelor prevazute in cadrul proiectului

Nr. crt.	Pozitie kilometrica conform Avizului de gospodărire a apelor nr. 104/09.09.2014	Pozitie kilometrica conform Proiectului tehnic
Est		
1.	0+665	0+671
2.	0+891	0+892
3.	1+366	se menține
4.	2+492	se menține
5.	3+054	3+057
6.	3+872	se menține
7.	4+601	4+609
8.	nu a fost prevazut	8+069
9.	9+040	9+041
10.	10+345	10+344
11.	10+999	10+997
12.	11+275	se menține
13.	11+887	se menține
14.	13+086	13+077
15.	13+327	se menține
16.	13+658	13+653
17.	13+932	nu se mai execută
18.	nu a fost prevăzut	14+085
Vest		
19.	0+087	se menține
20.	0+300	nu se mai execută
21.	1+166	1+154
22.	1+628	se menține
23.	1+807	2+000
24.	2+638	2+632
25.	Nod km 0+000, bretea vest km 0+125	se menține
Pe DJ 665		
26.	0+212	0+208
27.	0+500	nu se mai executa
28.	0+900	0+975

- **Podet peste drum de pamant km 8+069**

Pentru asigurarea traversarii unor drumuri din pamant ce deservesc parcele agricole, s-au proiectat podete cu gabaritul de 5,00 m pe verticala si 5,00 m pe orizontala.

In sectiune transversala tablierul asigura o parte carosabila cu latimea de 10,00 m cuprinzand 2 benzi de circulatie de 3,50 m si 2 acostamente de 1,50 m. S-au prevazut parapete metalice de tip greu la marginea părții carosabile.

Calea pe podet va fi alcatuita din urmatoarele straturi:

- 2 straturi de beton asfaltic cu grosimea de 3+4 cm;
- protectia hidroizolatiei din mortar asfaltic – 2 cm;
- 1 cm membrana hidroizolanta.

Racordari cu terasamentele se vor realiza prin intermediul unor sferturi de con pereate. Racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor placi



de racordare cu terasamentele cu lungimea de 5,00 m cu grosimea de 0,32 m. La capetele podetului apele pluviale se vor evacua prin intermediul unor cascaderi. Se vor amenaja scări pentru accesul pe/sub podet.

- **Podet monolit km 14+085 peste paraul Iazu Topilelor**, realizat dintr-o structură casetată din beton armat ce asigură un gabarit de 2,50 m cu deschiderea de 5,00 m. Acesta are lungimea de 32,50 m. Podetul strătraversează varianta de ocolire sub un unghi de 53°. Amonte și aval de podet pe lungimea de 5,50 m se fac amenajări ale canalului din perete din dale de beton armate cu plase tip Buzău. La capetele podetului pentru racordarea cu terasamentele se prevăd aripi din beton armat.

Lucrări pentru siguranța circulației

- **Semnalizare și marcaje pe timpul execuției**, în cadrul căreia zonele de lucru vor fi marcate cu marcaj provizoriu și semnalizate cu indicatoare speciale și piloți de dirijare a circulației.
- **Semnalizare și marcaje definitive după terminarea lucrărilor**: va fi realizată semnalizarea verticală conform SR 1848-1, SR 1848-2, SR 1848-3. Marcajul rutier va fi realizat conform SR 1848-7/2004 „Siguranța circulației. Marcaje rutiere”
- **Parapete de siguranță**

Parapetele de siguranță pe zonele de rambleu va fi metalic deformabil de tip greu sau foarte greu în conformitate cu STAS 1948 „Lucrări de drumuri. Stâlpi de ghidare și parapete, prescripții generale de proiectare și amplasare pe drumuri”, SR EN 1317/1 – 2000, SR EN 1317/2 – 2000, SR EN 1317/3 – 2002, EN 1317/4 – 2002 și indicativ AND 591 „Catalog de sisteme de protecție pentru siguranța circulației la drumuri și autostrăzi”.

Platforma drumului va fi prevăzută cu stâlpi de dirijare (în afara zonelor cu parapete) cu plăcuțe reflectorizante.

- **Trotuare**

Pentru circulația pietonilor, la nodurile rutiere care au prevăzute bretele de acces la nivel au fost prevăzute trotuare cu lățimea de 1 m executate din beton asfaltic pe un strat din beton de ciment și nisip.

Pentru realizarea variantei ocolitoare a apărut necesitatea dezafectării/demolării unui număr de 14 case, o stație de asfalt, 3 hale și 7 anexe gospodărești.

Defrișări

Pentru realizarea lucrărilor vor fi necesare defrișări pe sectorul **km 0+087 - km 0+314** pe Varianta de ocolire Vest, în zona Romanesti, suprafața totală ce urmează a fi defrișată va fi **de 12.829 mp**. Datorită unei erori materiale în cadrul documentației care a stat la baza obținerii Deciziei nr.4179/17.07.2009 și a Notificării nr.4179/03.08.2009 această categorie de ocupare a terenului – pădure, nu a fost inclusă în situația terenurilor ocupate de proiect. Pe acest sector traseul proiectului nu s-a modificat și nici nu au apărut elemente noi față de cele prezentate și analizate în documentația care a stat la baza obținerii actului de reglementare privind protecția mediului. Din verificările în teren s-a constatat că traseul variantei de ocolire se desfășoară în zona Cimitir Dragutesti, între DN 66 și râul Jiu. Suprafețele ce necesită defrișare sunt în proprietatea fondului forestier de stat materializat pe teren după harta silvică în **UP I Strâmba u.a. 257A cu suprafața de 10.519 mp și u.a. 257B cu suprafața de 2.310 mp** și sunt în administrarea Ocolului Silvic Târgu Jiu (Adresele Direcției Silvice Gorj-Ocolul Silvic Târgu Jiu nr. 2877/27.06.2016 și nr. 2553/31.05.2017, plan de amplasament și delimitare sistem de proiecție Stereo 1970, harta lucrărilor de cultură și exploatare). Din punct de vedere floristic în ce privește vegetația naturală lemnoasă, perimetrul studiat se încadrează în zona de vegetație a pădurilor de quercinee. Compoziția lemnoasă a pădurilor este formată din gorun (*Quercus polycarpa* și *Quercus petraea*), cerul (*Quercus cerris*), garnita (*Quercus petraea*).

Lucrări propuse pentru defrișare sunt:

- recoltarea lemnului,
- colectarea lemnului,



- curățirea suprafeței parchetului,
- lucrări de fasonare, sortare și depozitare a lemnului,
- transportul lemnului.

Organizare de șantier

Pentru lucrarile ce se vor executa ca urmare a modificarilor aduse proiectului se va folosi aceeasi organizare de santier care a fost deja reglementata prin Clasarea notificarii nr. 6609/22.08.2014 pentru executarea lucrarilor din cadrul intregului proiect "Varianta ocolitoare Targu Jiu". Nu sunt necesare lucrări suplimentare.

(b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: La momentul realizării modificarilor aduse proiectului in zona sunt propuse sau planificate urmatoarele proiecte:

- reabilitare DN 66 Bumbesti Jiu –Petrosani km 93+500-km 126+000-titular CNAIR SA
- reabilitare si modernizare ferma de crestere a pasarilor (Ferma 1, Ferma nr. 6, Ferma nr. 7) - titular S.C. AVIROM PLUS SRL
- desfiintare anexe si desfiintare partiala corp principal; Construire extindere, modificari interioare- exterioare si imprejmuire partiala abator" - titular AVIROM PLUS SRL

(c) utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversitatii: se utilizează pământ, balast, piatră, nisip, pietriș, apă, lemn pentru cofraje

(d) productia de deseuri: - deșeurile produse în timpul construcției (inclusiv deșeuri menajere, deșeuri de hârtie și carton, deșeuri din mase plastice, deșeuri de ambalaje), deșeuri de lemn din activitatea de defrișare, vor fi colectate selectiv, depozitate temporar în organizările de șantier și eliminate sau valorificate prin societăți autorizate. Se va ține evidența gestiunii deșeurilor conform prevederilor HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor, gestionarea tuturor categoriilor de deșeuri se va realiza cu respectarea strictă a Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată.

In urma activitatilor de executie a lucrarilor vor rezulta urmatoarele tipuri de deseuri:

- **deșeuri uleioase și deșeuri de combustibili lichizi (cu excepția uleiurilor comestibile și a celor din capitolele 05, 12 și 19):**
 - 13 02 06* uleiuri sintetice de motor, de transmisie și de ungere;
 - 13 02 07* uleiuri de motor, de transmisie și de ungere ușor biodegradabile;
- **deseuri de ambalaje:**
 - 15 01 01 ambalaje de hârtie și carton;
 - 15 01 02 ambalaje de materiale plastice;
 - 15 01 03 ambalaje de lemn;
 - 15 01 04 ambalaje metalice;
 - 15 01 07 ambalaje de sticla;
- **deșeuri nespecificate în altă parte**
 - 16 01 03 anvelope scoase din uz;
 - 16 01 07* filtre de ulei;
 - 16 01 12 placute de frana, altele decat cele specificate la 16 01 11;
 - 16 06 01* baterii cu plumb;
 - 16 01 17 metale feroase
- **deșeuri din construcții și demolări (inclusiv pamant excavat din amplasamente contaminate):**
 - 17 01 01 beton;
 - 17 01 02 caramizi;
 - 17 01 07 amestecuri de beton, caramizi, tigle si materiale ceramice, altele decat cele specificate la 17 01 06;
 - 17 02 01 lemn;
 - 17 02 02 sticla;
 - 17 02 03 materiale plastice;



- 17 03 02 asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01;
- 17 05 04 pamant si pietre, altele decat cele specificate la 17 05 03;
- 17 09 04 amestecuri de deseuri de la constructii si demolari, altele decat cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 si 17 09 03;
- **deseuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții, inclusiv fracțiuni colectate separate:**
 - 20 01 01 hârtie și carton;
 - 20 01 02 sticla;
 - 20 01 08 deseuri biodegradabile de la bucătării și cantine;
- **deseuri din silvicultura**
 - 02 01 07 deseuri din exploatare forestiera.

Deseurile rezultate vor fi tinute strict sub control printr-o depozitare corespunzatoare. Dupa terminarea lucrarilor, constructorul va asigura curatenia spatiilor de desfasurare a activitatilor prin supravegherea dirigintelui de santier.

Materialul rezultat va fi incarcat prin mijloace mecanice in mijloacele de transport si evacuat de pe amplasament.

Perioada de operare

In perioada de operare, titularul/administratorul drumului va incheia contract cu operatori de salubritate si va asigura preluarea periodica a deseurilor generate din activitatile de operare a variantei de ocolire a municipiului Târgu Jiu.

Principalele surse de deseuri in perioada de operare a obiectivului sunt:

Dotarile drumului (parcari, etc.) in cadrul cărora vor fi generate deseuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții, inclusiv fracțiuni colectate separat

- 20 02 01 deseuri biodegradabile;
- 20 02 03 alte deseuri nebiodegradabile;
- 20 03 03 deseuri stradale;
- 20 03 04 namoluri de la statiile de epurare a apelor uzate;

Intretinerea si curatarea instalatiilor de epurare pentru ape pluviale ce vor genera următoarele tipuri de deseuri:

- 13 05 02 namoluri de la separatoarele ulei/apa
- 19 08 05 material colectat in santuri si in decantoare

(e) poluarea si alte efecte nocive: În funcție de intensitate și durată, poluarea specifică rezultată în cadrul construirii de drumuri și a traficului rutier este de următoarele tipuri:

- ✓ *poluarea manifestata pe durata executiei lucrărilor de construire a variantei de ocolire*, emisii de praf din manevrarea pământului, manipularea agregatelor, defrișarea vegetației forestiere, poluanți specifici arderii combustibililor atât în motoarele utilajelor cât și a mijloacelor de transport folosite (NOx, CO, SO2, particule în suspensie, COV,);
- ✓ *poluarea manifestată în perioada de operare a variantei de ocolire, cauzată de traficul zilnic* desfasurat pe aceasta. Nivelul de poluare atinge diferite intensitati functie de volumul si caracteristicile traficului;
- ✓ *poluarea accidentală*, ca rezultat al posibilelor accidente de circulație in care sunt implicate autovehicule ce transportă hidrocarburi lichide, produse toxice, corozive etc. Aceste substanțe, prin dispersia rapidă în mediu pot degrada straturi acvifere, pot schimba calitatea lacurilor, iazurilor sau chiar a apelor curgătoare, afectează calitatea solului, biodiversitatea, etc;
- ✓ *poluare sezonieră*, ca rezultat al lucrărilor executate pentru menținerea circulației în condiții de siguranță pe perioada iernii.

Realizarea variantei de ocolire va avea un impact semnificativ pozitiv asupra calității aerului din municipiul Târgu Jiu, deoarece prin eliminarea traficului de tranzit din interiorul orașului va scădea semnificativ concentrația poluanților atmosferici. Pentru prevenirea poluării apelor au fost prevăzute construcții pentru epurarea apelor înainte de evacuare.



Nivelul maxim de zgomot admis va fi conform SR 10009/2017 Acustică limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant.

(f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform cunoștințelor științifice: proiectul nu se supune Directivei Seveso, nu există risc de producere a accidentelor, care ar putea afecta sănătatea populației și a mediului, dacă se respectă normele specifice de lucru. Schimbarea în timp a poziției surselor de emisie, datorită deplasării frontului de lucru, determină un impact local redus pe termen lung și scăderea probabilității de apariție a unor valori mari ale concentrațiilor pe termen scurt. Modificările aduse de proiect nu vor avea impact asupra climei. În perioada de operare datorită surselor de emisie nedirijate, cu înălțimi reduse, aflate aproape de nivelul solului - aferente traficului rutier, zona de impact maxim a acestora va fi în general extrem de restrânsă și va fi reprezentată de zona drumului și de imediata vecinătate a acesteia, valorile concentrațiilor datorate traficului rutier scăzând rapid cu creșterea distanței față de axul drumului. O estimare a emisiilor de gaze cu efect de seră în perioada de operare este prezentată în anexa nr. 2 la documentație. Realizarea variantei de ocolire va avea un impact semnificativ pozitiv asupra calității aerului din municipiul Târgu Jiu, deoarece prin eliminarea traficului de tranzit din interiorul orașului va scădea semnificativ concentrația poluanților atmosferici.

(g) riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice): Activitatea de construcție a variantei de ocolire poate avea un posibil impact asupra populației aflate în zona de influență datorat surselor de zgomot și vibrații, dar impactul este temporar și pe termen scurt și se poate manifesta un disconfort doar pe perioada executiei lucrărilor în vecinătatea zonelor locuite. Lucrările se execută pe o perioadă limitată în timp în baza unui grafic de execuție lucrări. Poluanții emiși nu vor avea efecte asupra sănătății umane. Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la poluanți emiși în atmosfera în condițiile luării și respectării de măsuri specifice pentru protecția atmosferei.

2. Amplasarea proiectului

(a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor: Folosința actuală a terenului ocupat de proiect este: curți construcții, agricol, zonă drum, zona CF, zonă ape, fond forestier. Prin modificările aduse proiectului este analizată și o altă categorie de ocupare a terenului pe care se va implementa proiectul, respectiv fond forestier. Datorită faptului că dintr-o eroare materială în cadrul procedurii de obținere a actului de reglementare privind protecția mediului, Decizia nr. 4179/17.07.2009 și Notificarea nr. 4179/03.08.2009 această categorie de folosință a terenului nu a fost menționată. Investiția „Varianta de ocolire Targu-Jiu” a fost inclusă în documentația pentru reactualizarea Planului Urbanistic General.

Conform solicitării de revizuire depuse, prin optimizarea traseului variantei de ocolire, lungimea acesteia se va modifica cu 30 de m față de traseul inițial pentru care a fost obținut actul de reglementare, ajungând la 19,987 km. Vor fi demolate imobile ce constau în case, stație de asfalt, anexe gospodărești, hale. Proprietarii acestor imobile au fost notificați conform prevederilor legale în vigoare.

(b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia: Majoritatea locațiilor de procurare a agregatelor și materialelor de umplutură (nisip și pietriș) vor fi alese astfel încât să fie cât mai aproape de amplasamentul lucrărilor. În acest mod se vor folosi cariere și balastierele existente în zonă, autorizate din punct de vedere al protecției mediului. În cazul necesității achiziționării materialelor din exteriorul traseului, s-au propus cele mai adecvate surse de materiale, aflate într-o poziție care asigură o manipulare ușoară. Materialul coeziv ar putea fi folosit ca material comun de umplutură fiind necesare testări suplimentare pentru a stabili utilizarea lor corectă.

O parte din cantitatea de pământ necesară realizării terasamentelor va putea fi preluată din săparea debleurilor prevăzută prin proiect funcție de rezultatul testelor de laborator. Restul cantității necesare va fi extras din cariere existente și/sau din gropi de împrumut identificate



de constructor în colaborare cu primăriile localităților din zonele adiacente. Modificările propuse în cadrul proiectului nu vor avea impact asupra corpurilor de apă de suprafață și asupra obiectivelor de mediu propuse pentru fiecare corp de apă.

(c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

(i) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: Traseul variantei de ocolire traversează râurile Jiu, Șușița și Amaradia. A fost emis Avizul de gospodărire a apelor Nr. 104/09.09.2014 de către Administrația Națională "Apele Române"-Administrația Bazinală de Apă Jiu Craiova;

(ii) zone costiere și mediul marin: nu este cazul

(iii) zonele montane și forestiere: proiectul prevede defrișarea unei suprafețe de 12.829 mp, suprafață aflată în proprietatea fondului forestier de stat, în administrarea Ocolului Silvic Targu Jiu, materializată pe teren după harta silvica în UP I Strâmba u.a. 257A cu suprafața de 10.519 mp și u.a. 257B cu suprafața de 2.310 mp. (conform adresa nr. 2877/27.06.2016 emisă de către Direcția Silvică Gorj – Ocolul Silvic Târgu Jiu și adresa nr. 2553/31.05.2017 a D.S. Gorj - O.S. Târgu Jiu). Din punct de vedere floristic în ce privește vegetația naturală lemnoasă, perimetrul studiat se încadrează în zona de vegetație a pădurilor de quercineae. Compoziția lemnoasă a pădurilor este formată din gorun (*Quercus polycarpa* și *Quercus petraea*), cerul (*Quercus cerris*), garnita (*Quercus petraea*).

(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; Proiectul nu se desfășoară în interiorul sau în apropierea ariilor protejate incluse în rețeaua europeană Natura 2000 și nu va afecta habitate și specii protejate. Lucrările prevăzute prin prezentul proiect se realizează în zone puternic antropizate. Distanța proiectului față de cea mai apropiată arie naturală protejată Natura 2000 este de 3,612 km ROSCI 0129 Nordul Gorjului de Vest.

(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: Terenul este inclus în zona de protecție a monumentelor istorice. Diagnosticul arheologic, realizat în perioada 2014, a fost determinat de necesitatea construirii obiectivului de infrastructură rutieră „Varianta de ocolire a Municipiului Târgu-Jiu”. Cercetarea arheologică a constatat în executarea de sondaje cu dimensiuni variabile, realizate cu mijloace mecanice, sub îndrumarea unei echipe de arheologi coordonată de Muzeul de Istorie și Arheologie „Alexandru Ștefulescu” din Târgu-Jiu. Pe întreg tronsonul au fost realizate 214 secțiuni stratigrafice și au fost identificate șase situri arheologice. Toate aceste situri afectate parțial de construcția tronsonului de drum au fost cercetate în 2015, în prezent efectuându-se supravegherea arheologică a lucrărilor de execuție.

Siturile arheologice cercetate în amplasamentul proiectului

Sit / Perioada	Localitate	Delimitare	
Sit 1 Epoca bronzului	Tg. Jiu (Drăgoieni)	km 7+600 – km 7+850 Est	Aviz nr. 10/Z/11.03.2014, emis de Direcția Județeană pentru Cultură Gorj
Sit 2 Epoca bronzului	Tg. Jiu (Drăgoieni)	km 7+075 – km 7+125 Est	
Sit 3 Epoca bronzului	Tg. Jiu (Iezureni)	km 12+850 – km 12+980 Est	
Sit 4 Epoca bronzului, Epocă	Tg. Jiu (Iezureni)	km 13+530 – km 13+600 Est și	



medievală (sec. XI-XIII)		km 0+100 – km 0+160 pe DJ 665	
Sit 5 Așezare medievală aparținând sec. XIII - XIV	Tg. Jiu (Iezureni)	km 13+800 – km 13+850 și km 13+950 – km 14+030 Est și km 0+350 – km 0+400 și km 0+525 – km 0+600 pe DJ 665	
Sit 6 Așezare de epoca fierului	Tg. Jiu (Romanești)	km 0+780 – km 0+850 și km 0+950 – km 1+200 Est	

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le poate avea proiectul asupra mediului tinand seama de:

(a) importanța și extinderea spațială a impactului (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată): Impactul de ansamblu pentru varianta de ocolire se va manifesta în fazele de execuție și exploatare și va avea o extindere locală (pe traseul acestei variante de ocolire). Populația din zonele limitrofe lucrărilor de construcție poate fi afectată numai de zgomot pe perioada de construcție, însă nivelul acestuia nu va crea o stare de disconfort dacă vor fi respectate măsurile operaționale propuse.

În perioada de operare impactul pe factori de mediu va fi strict local, iar impactul social și economic pozitiv se va extinde asupra întregii zone.

(b) natura impactului: nu este cazul

(c) natura transfrontalieră a impactului: având în vedere localizarea proiectului și caracteristicile acestuia, nu va exista un impact transfrontalier;

(d) intensitatea și complexitatea impactului: Magnitudinea impactului este diferită în funcție de procesele tehnologice desfășurate, de condițiile atmosferice, de numărul de utilaje și echipamente aflate simultan în acțiune. Impactul cu caracter local, manifestat în special prin zgomot și emisii de poluanți atmosferici se va manifesta pe durata construcției, în zilele lucrătoare. Impactul va fi redus, temporar, cu caracter local manifestându-se în zona frontului de lucru și al organizării de șantier. În perioada de operare, impactul se va manifesta prin ocuparea permanentă a unor suprafețe de teren și prin emisii de poluanți atmosferici asociați traficului rutier, dar nu va fi semnificativ având în vedere că suprafața ocupată reprezintă un procent foarte mic din suprafața totală ocupată, iar emisiile asociate traficului rutier vor fi reduse având în vedere condițiile de trafic.

(e) probabilitatea impactului: Probabilitatea impactului asupra mediului este diferită pe fiecare factor de mediu atât în faza de construire cât și în faza de exploatare. În perioada realizării lucrărilor se va înregistra impact nesemnificativ sau moderat asupra factorilor de mediu. În perioada de exploatare, impactul asupra factorilor de mediu va fi nesemnificativ. Modificările aduse proiectului nu vor avea un impact suplimentar față de cel analizat în cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pe baza căruia s-a obținut decizia etapei de încadrare.

(f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: Impactul va fi temporar, variabil și reversibil, cu excepția suprafețelor ocupate permanent de varianta de ocolire. Modificările aduse proiectului nu aduc schimbări în ce privește durata, frecvența și reversibilitatea impactului față de cel analizat în cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pe baza căreia a fost obținută decizia etapei de încadrare.

(g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate:

La momentul realizării modificărilor aduse proiectului în zona sunt propuse sau planificate următoarele proiecte:

-reabilitare DN 66 Bumbesti Jiu –Petrosani km 93+500-km 126+000



-reabilitare si modernizare ferme F1, F6 și F7 de crestere a pasarilor;
-desfiintare anexe si desfiintare partiala corp principal; Construire extindere, modificari interioare- exterioare si imprejmuire partiala abator;

S-a apreciat că impactul cumulat al proiectului cu activitățile care deja se desfășoară în zonă va fi moderat, manifestat prin emisiile de poluanți atmosferici și zgomot.

(h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului: nu e cazul, modificările aduse proiectului nu vor avea un impact suplimentar față de cel analizat în cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pe baza căruia s-a obținut decizia etapei de încadrare.

II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele: nu este cazul, conform punctului de vedere de la Compartimentul CFM proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 28 din Legea nr. 49/2011 pentru aprobarea OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare deoarece proiectul se află în afara rețelei naționale de arii naturale protejate, la o distanță de aproximativ 3,6 km de situl RO SCI 0129 Nordul Gorjului de Vest față de cea mai apropiată limită a siturilor Natura 2000.

Condițiile de realizare a proiectului:

- Modificările aduse proiectului vor respecta măsurile și condițiile pe fiecare factor de mediu conform prevederilor din Notificarea nr. 4179/03.08.2009;
- Respectarea documentației tehnice depuse, a normativelor și prescripțiilor tehnice specifice, care au stat la baza prezentei decizii;
- Respectarea planului de monitorizare a mediului propus atât în perioada de execuție a lucrărilor cât și în perioada de operare;
- **Se vor respecta prevederile legislației în vigoare**, condițiile impuse prin acordurile, avizele și punctele de vedere emise de autoritățile implicate și documentația depusă;
- În cazul unei poluări accidentale (eventuale scurgeri de carburanți, lubrifianți) în vederea limitării și înlăturării pagubelor, se vor lua măsuri imediate prin utilizarea de materiale absorbante, strângerea în saci, transportul și depozitarea temporară în organizarea de șantier, după care se vor preda unităților specializate pentru eliminare;
- La finalizarea lucrărilor de construcție proiectate, zonele afectate temporar de lucrări vor fi readuse la starea inițială;

Condiții specifice de defrișare:

- Defrișările se vor limita la suprafețele strict necesare realizării lucrărilor;
- Direcțiile de doborâre a arborilor se vor alege astfel încât să nu fie afectați arborii din vecinătate;
- Arborii tăiați se vor depozita temporar pe suprafețele care vor fi scoase definitiv din fondul forestier pentru realizarea lucrărilor propuse;
- Arborii tăiați vor fi încărcați în autovehicule și transportați de pe amplasamentul pe care se realizează drumul;
- Se vor utiliza utilaje și mijloace de transport silențioase, pentru a diminua zgomotul datorat activității de defrișare;
- Respectarea cu strictețe a traseelor de scos-apropiat, stabilite;
- Se interzice depozitarea resturilor de material lemnos în albiile râurilor sau în locuri expuse viiturilor;
- Instruirea personalului în vederea prevenirii riscurilor tehnologice, a evacuărilor accidentale de poluanți în mediu, a evitării producerii de zgomot peste limitele admise și a depozitării necontrolate a deșeurilor de orice fel;



- Este interzisă părăsirea incintei organizării de șantier cu mijloacele de transport cu roțile/caroseria autovehiculelor încărcate cu noroi, în vederea evitării antrenării acestuia pe drumurile publice;
- Se va asigura întreținerea curentă a părții carosabile astfel încât traficul să nu conducă la depășirea indicatorilor de calitate a aerului specifici stabiliți prin Legea 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;
- Respectarea prevederilor O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006 cu modificările și completările ulterioare;
- Respectarea prevederilor Codului silvic aprobat prin Legea nr. 46/2008, cu modificările și completările ulterioare;
- Gestionarea tuturor categoriilor de deșeuri se va realiza cu respectarea strictă a prevederilor Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată;
- Se vor anunța la A.P.M. Gorj eventualele situații de poluare accidentală ce pot apărea în perioada execuției, se vor lua măsuri de limitare și eliminare;
- Prezenta decizie nu exonerează de răspundere beneficiarul și constructorul în cazul unor accidente în timpul execuției lucrărilor;
- Conform prevederilor Ordinului nr. 135/2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private, art.39 (1): Titularul unui proiect are obligația de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecția mediului despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare;
- Conform prevederilor art.49, alin.(3) și (4) din Ordinul MMP/MAI/MADR/MDRT nr. 135/76/84/1284 din 2010:
 - (3) La finalizarea proiectelor publice și private care au făcut obiectul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și/sau al procedurii de evaluare adecvată, după caz, în condițiile prezentei metodologii, autoritatea competentă pentru protecția mediului efectuează un control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare, a acordului de mediu/avizului Natura 2000, după caz;
 - (4) Procesul –verbal întocmit în situația prevăzută la alin. (3) se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Prezenta Decizie este valabilă împreună cu NOTIFICAREA nr. 4179/03.08.2009.

DIRECTOR EXECUTIV,

Dr. ing. Nicolae GIORGI

**ȘEF SERVICIU ,
AVIZE, ACORDURI, AUTORIZAȚII
Dr. ing. Ina Liliana BLIDEA**

Întocmit,
Ing. Gabriela STAVRI

Notă: Decizia etapei de încadrare s-a emis în 3 exemplare
Exemplarul nr. 1 s-a predat titularului de proiect
Exemplarul nr. 2 s-a îndosariat în dosarul obiectivului
Exemplarul nr. 3 s-a îndosariat la dosarul existent la nivel de serviciu

