AGENŢIA PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI ARGEŞ

Compania Naţională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
25 IUN. 2019
Nr. înregistrare 9214379

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. 329 **din** 25.06.2019

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **C.N.A.I.R SA**, cu sediul în mun.Bucureşti, B-dul Dinicu Golescu, nr.38 înregistrata la APM Arges cu nr.4668 din 20.02.2019, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare,

APM Arges decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 27.05.2019 şi a analizării completărilor înaintate cu nr14251/05.06.2019 că proiectul **"Pod peste râul Dâmboviţa pe DN 73 km 78+519 (Podul Dâmboviţei)"** propus a fi amplasat în comuna Dîmbovicioara, sat Podul Dâmboviţei, jud.Argeş,

- **nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate şi nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă;**

Justificarea prezentei decizii:

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

- proiectul propus **intră** sub incidenţa Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, fiind încadrat în **anexa nr.2, pct.10, lit e) construcţia drumurilor, porturilor şi instalaţiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în anexa nr.1;**
- proiectul propus **intră** sub incidenţa art.28 din OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare; punctele de sprijin ale supratraversării râului Dâmboviţa se află situate la limita şi în siturile Natura 2000 ROSCI0194 şi ROSPA0165 Piatra Craiului;
- proiectul propus **intră** sub incidenţa prevederilor art. 48, lit.e) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările şi completările ulterioare;

1. Caracteristicile proiectelor

a) dimensiunea şi concepţia întregului proiect;

Situaţia existentă

Podul existent de pe DN 73 km 78+519, asa – numitul „Pod al lui Brancoveanu" este un pod din zidarie din moloane de piatra executat in anul 1711 si declarat monument istoric conform listei monumentelor istorice aprobata prin ordinul ministrului Culturii si Cultelor nr. 2361/2010.

Prin *„Raportul de expertiza tehnica"* s-a constatat ca starea tehnica a podului este nesatisfacatoare si se recomanda proiectarea si executarea unui pod nou. Astfel, in vederea modernizării drumului national DN 73 (E 574), a sporirii traficului și a vitezei de circulație, se impune proiectarea unui nou traseu, paralel cu al podului existent și proiectarea și executarea unui nou pod.

Soluția propusă

Lucrări de bază:

- Realizarea unui **pod rutier nou cu lungimea de 170 m;**
- Realizarea unei variante de **drum nou cu lungimea de 580 m**.

Alte categorii de lucrări:

- lucrări de consolidare;
- lucrări pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale;
- amenajarea intersecţiilor;
- realizarea marcajelor rutiere.

1.Lucrari de drum

- **Traseul in plan** presupune desprinderea din traseul DN 73 la km 78+300, ocolirea localitatii Podul Dambovitei la sud de centrul localitatii, traversarea albiei raului Dambovita la sud de amplasamentul podului existent, la cca. 375 m interax, si revenirea la km 79+400 in drumul national DN 73. Lungimea acestei variante este de 750 m.

Traseul propus pentru aceasta varianta a fost proiectat prin racordarea aliniamentelelor DN 73 din zonele de desprindere si revenire prin intermediul a doua curbe arc de cerc, a trei curbe arc de cerc, cu raze de 270 m, 230 m si 230 m, si lungimi de 207 m, 166 m respectiv 111 m.

Elementele geometrice, corespund unei viteze de proiectare de 40 km/h, aceasta fiind superioara vitezei la care este amenajat traseul pe tronsonul DN 73 in zona localitatii Podul Dambovitei.

- **Traseul in profil longitudinal** realizeaza racordarea declivitatilor existente ale DN 73 din zonele de desprindere 6.2%, si de revenire 3.4%, prin intermediul a unei curbe concave cu raza de 2000 m. Aceasta situatie corespunde unei viteze de proiectare de max. 60 km/h.
- **Traseul in profil transversal** se va amenaja prin convertire pentru elementele geometrice stabilite prin amenajarea curbelor in plan la o viteza de proiectare de 50 km/h pentru prima curba cu raza de 270 m si 40 km/h pentru urmatoarele doua curbe cu razele de 230 m.
  - latime platforma drum 9 m;
  - latime parte carosabila 2 x 3.5 m;
  - acostamente 2 x 1.00 m din care benzi de incadrare 2 x 0.50 m;
  - dever in aliniament 2.5%.

2. Lucrari de pod

- podul va fi amplasat la km 0+553 este drept si traverseaza oblic albia raului Dambovita ;
- podul proiectat urmeaza sa fie realizat din materiale performante, de buna calitate, in scopul asigurarii unei durate de viata de 100 de ani ;
- podul va avea o lungime totala de 170,00 m si va traversa raul Dambovita printr-o deschidere de 100,00 m incadrata de doua deschideri marginale de cate 35,00 m. Podul este centrat astfel incat deschiderea de 100,00 m sa se afle pe zona de aliniament a traseului;
- deschiderea de 100,00 m va fi asigurata dintr-un arc metalic, incastrat in malurile raului;

- in sectiune transversala sunt prevazute doua arce metalice independente cu sectiune casetata, constanta, cu dimensiunile casetei 2,00 m x 1,60 m, fiind incastrate la extremitati in radiere din beton armat;
- trotuarele vor fi incadrate de parapet de siguranta tip foarte greu (inspre cale) si de parapet pietonal ;
- colectarea si evacuarea apelor pluviale se va face controlat prin intermediul unui canivou, exterior podului, care conduce apele la extremitatile podului si apoi prin casiuri si santuri colectoare la decantoare ;
- pentru a asigura o trecere graduala de la sistemul rutier rigid de pe pod la sistemul rutier elastic de pe terasament, au fost prevazute placi de racordare cu lungimea de 6,00 m ;
- pentru a evidentia supletea si caracterul de unicat al lucrarii, podul va beneficia de iluminat ambiental ;

Nu sunt necesare lucrări hidrotehnice de amenajare a albiei traversate, în zona podului.

3. Subtraversare km 0+240

In vederea asigurarii continuitatii cailor de comunicatie de o parte si de cealalta a terasamentului, a fost prevazuta realizarea unei subtraversari la km 0+240.

Subtraversarea consta in realizarea unei structuri avand lungimea suprastructurii L= 6,00 m.

Podul va asigura un gabarit pe verticala de 3,50m si de 5,00 m pe orizontala. Acesta va ave arol şi de pasaj pentru facilitarea circulatiei speciilor faunistice.

Lăţimea podetului va fi de 11,70 m, respectă lăţimea drumului în profil transversal şi este compusă din următoarele:

- partea carosabilă: 7,00 m
- benzi de incadrare: 2 x 0,50 m;
- acostament consolidat: 2 x 0,50 m;
- zona amplasare parapet cu latimea: 2 x 1,30 m

Colectarea si evacuarea apelor pluviale se face controlat la extremitatile podetului si apoi prin casiuri si santuri colectoare la decantoare.

4. Lucrari de consolidari

- rampele podului vor fi realizate din pământ armat (geogrila monoaxiala si balast) si blocheti prefabricati, cu elevatii variabile cuprinse intre 4,00 - 10,00m dispuse pe ambele parti ale rampelor, iar dupa terminarea tronsoanelor cu inaltime de 4,0m, rampa se va continua cu taluz cu panta de 1:3.
- geogrilele vor fi dispuse la distanta de 45 cm.
- pe rampele din pământ armat se vor realiza două console din beton armat c 35/45 prevăzute cu lise de parapet. Peste console se realizează straturile căii şi pe rampe se va monta un parapet metalic direcţional.

5. Panouri fonoabsorbante

In zona desprinderii noului sector de drum de traseul actual al DN 73 se vor amplasa panouri de protectie impotriva zgomotului pe o distanta de cca 150 m pe partea dreapta, respectiv 385 m pe partea stanga pe urmatoarele sectoare:

- km 0+090 – km 0+475 pe partea stanga;
- km 0+015 – km 0+165 pe partea dreapta.

6. Relocari si protejari de utilitati

Realizarea caracteristicilor drumului prevazute a fi executate in cadrul acestui proiect conduc la lucrari de mutare si protejare a retelelor si instalatiilor existente (apa, gaz, electrice, telecomunicatii).

6.1 Relocare/protejare retele telecomunicatii

Realizarea lucrarilor propuse pentru traseul noului pod, precum si racordarea acestuia la traseul existent al DN73, afecteaza retelele de telecomunicatii aflate in zona. Aceste retele vor trebui relocate si/sau protejate astfel incat sa fie respectate normele si normativele in vigoare.

Realizarea caracteristicilor drumului prevăzute a fi executate în cadrul acestui proiect conduc la lucrări de mutare şi protejare a reţelelor şi instalaţiilor existente.

În acest scop, împreună cu deţinătorii de reţele din zona drumului (ORANGE ROMANIA S.A si ROMTELECOM S.A), s-a realizat o identificare a acestora.

6.2 Relocare/protejare retele alimentare cu apa

Realizarea lucrarilor propuse pentru traseul noului pod, precum si racordarea acestuia la traseul existent al DN73, afecteaza retelele de alimentare cu apa aflate in zona. Aceste retele vor trebui relocate si/sau protejate astfel incat sa fie respectate normele si normativele in vigoare.

Realizarea caracteristicilor drumului prevăzute a fi executate în cadrul acestui proiect conduc la lucrări de mutare şi protejare a reţelelor şi instalaţiilor existente.

În acest scop, împreună cu deţinătorul de reţea din zona (Primaria Comunei Dambovicioara) , s-a realizat o identificare a acestora.

6.3 Relocare/protejare retele distributie gaze naturale

Realizarea lucrarilor propuse pentru traseul noului pod, precum si racordarea acestuia la traseul existent al DN73, afecteaza retelele de distributie gaze naturale aflate in zona. Aceste retele vor trebui relocate si/sau protejate astfel incat sa fie respectate normele si normativele in vigoare.

Realizarea caracteristicilor drumului prevăzute a fi executate în cadrul acestui proiect conduc la lucrări de mutare şi protejare a reţelelor şi instalaţiilor existente.

În acest scop, împreună cu deţinătorul de reţea din zona (Distrigaz Sud Retele – Directia regionala Vest), s-a realizat o identificare a acestora.

6.4 Relocare / protejare retele electrice de medie si joasa tensiune

Realizarea unei relocari a unei LEA 20 kV ce traverseaza la km 0+255 drumul nou proiectat, a unui racord de 20 kV, a unui post de transformare 20/0,4kV-63kVA si a unei retele subterane de distributie realizata ca urmare a relocarii LEA 0.4 kV de la km 0+060.

Din acest post de transformare se va realiza reteaua electrica subterana de joasă tensiune pentru alimentarea iluminatului public.

7.Materii prime, energie şi combustibili utilizaţi cu modul de gospodarire al acestora

Pentru realizarea proiectului sunt necesare materiile prime, auxiliare si combustibilii reprezentate de: agregate naturale (balast, piatra sparta, pamant), bitum, apa, filer, ciment, cofraje, aditivi, energie electrica, motorina.

Antreprenorul va alege sursele de unde vor fi procurate aceste materiale de constructie, precum si tehnologiile care vor fi folosite.

Racordarea la reţele utilitare existente în zonă :

- lucrarile proiectate nu necesita racorduri definitive pentru alimentare cu apa sau gaze. Sunt necesare insa racorduri definitive pentru alimentarea cu energie electrica a instalatiilor de iluminat public;
- racordarea la reţelele existente de iluminat se va realiza conform fişei de soluţie şi a avizului tehnic de racordare emise de operatorul de distribuţie, SC CEZ Distribuţie SA;
- alimentarea obiectivului se poate realiza la joasă tensiune, prin intermediul unui punct de aprindere alimentat la randul sau din PTA propus din linia de MT de la km 0+255;
- punctul de aprindere este localizat la intrarea pe pod;



- reteaua de iluminat rutier va avea o lungime totala de 650 m;
- reteaua electrica pentru iluminat public stradal proiectata va fi realizata folosind un iluminat cu amplasare bilaterala. In acest scop se planteaza 16 bucati stalpi metalici cu inaltimea de 12 m, pe care se monteaza corpurile de iluminat prin intermediul consolelor de sustinere a corpurilor de iluminat.

Alimentarea cu apa in perioada de executie - punctul de lucru va fi alimentat cu apa din resurse naturale sau din retelele de alimentare publica (unde este cazul), utilizand cisterne pentru transport si rezervoare pentru stocare.

Necesarul de apa in perioada de executie este determinat de consumurile tehnologice, (in special pentru prepararea betoanelor), precum si pentru consumul menajer al salariatilor.

Apa potabilă necesară muncitorilor va fi asigurată imbuteliată.

b) cumularea cu alte proiecte existente şi/sau aprobate: nu au fost identificate alte proiecte (existente sau propuse) in afara proiectului;

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei şi a biodiversităţii:

Resursele naturale pentru realizarea proiectului sunt apa si agregate minerale (piatra concasata, nisip, balast).

Transportul agregatelor de la cariere/balastiere la zona proiectului se va efectua cu mijloace auto specifice pe drumuri nationale si/sau locale, dupa caz. In cadrul organizarilor de santier/punctelor de lucru se vor utiliza pentru transport si incarcatoare frontale.

In perioada de functionare a obiectivului nu sunt necesare consumuri de resurse naturale in afara lucrarilor de reparatii capitale sau intretinere.

d) cantitatea şi tipurile de deşeuri generate/gestionate;

1 Deseurile identificate rezultate in perioada de constructie a proiectului:

1.1 Deseuri inerte si deseuri acceptate in depozitele de deseuri nepericuloase:

- 15.01.07 ambalaje de sticla;17.01.01 beton;17.01.07 amestecuri de beton, caramizi, tigle si materiale ceramic fara continut de substante periculoase;
- 17.05.04 pământ şi pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03;17.05.08 resturi de balast;
- 15.01.01 ambalaje de hartie si carton;15.01.02 ambalaje de materiale plastice;15.01.03 ambalaje de lemn;
- 16.01.03 anvelope scoase din uz;16.01.17 metale feroase;16.01.19 materiale plastice;16.06.05 baterii si acumulatori; 17.03.02 asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01;
- 17.04.05 fier si otel; 17.04.11 cabluri, altele decât cele specificate la 17 04 10;
- 20.01.01 hartie si carton; 20.01.08 deseuri biodegradabile.

1.2.Deseuri periculoase:

- 13.07.01* ulei combustibil si combustibili diesel; 13.07.03* alti combustibili inclusiv amestecuri.

Acestea se transporta fiind predate pe baza de contract la operatori economici autorizati.

2. Deseuri generate in perioada de operare a drumului:

- 20.03.01 deşeuri municipale amestecate (deseuri din parcari si deseuri menajere din trafic asimilabile deseurilor municipale amestecate);



- 15.01.07 Ambalaje de sticla; 20.01.01 Hartie si carton; 20.01.39 Materiale plastice;
- 19.08.02 Deseuri de la deznisipatoare; 20.03.06 Deşeuri de la curatarea canalizarii (Namoluri de la decantoare asimilabile deseurilor de la curatirea canalizarii).

e) poluarea şi alte efecte negative:
- in perioada de realizare a proiectului: local, in zona de lucru, emisii de la mijloacele de transport/utilajele utilizate;
- se vor respecta prevederile legislaţiei de mediu în vigoare;

f) riscurile de accidente majore şi/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informaţiilor ştiinţifice- nu este cazul;

g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice: nu este cazul;

2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce priveşte:

a) utilizarea actuală şi aprobată a terenurilor:

Sectorul de drum si podul traverseaza teritoriul administrativ al comunei Dambovicioara – localitatea Podu Dambovitei. Suprafata totala afectata de construirea acestui sector de drum este de 28.440 m^2 constituita din pasuni si fanete, DN, proprietate privata, domeniu public al comunei Dambovicioara si al DRDP Bucuresti.

Nu sunt prevăzute alte schimbări ale categoriei de folosinţă a terenului afectat de investiţie.

b) bogăţia, disponibilitatea, calitatea şi capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa şi biodiversitatea, din zonă şi din subteranul acesteia:

Impactul imediat (pe termen scurt) se manifestă in timpul lucrărilor de implementare a proiectului, prin disturbarea punctiformă a habitatului in cadrul zonelor ce implică decopertări şi recopertări (traseul variantei de drum nou va fi construit in terenuri cu folosinta de faneata - pasune, in afara ariei protejate), precum şi depuneri de praf pe aparatul foliar al plantelor. Acest impact va inceta o dată cu terminarea lucrărilor de construcţie propriu-zisă şi de reabilitare ecologică a zonelor afectate, urmând o perioadă de regenerare naturală a ecosistemului. Singur impact remanent asupra biodiversităţii este ocuparea permanentă a unor suprafeţe de teren.

c) capacitatea de absorbţie a mediului natural, acordându-se o atenţie specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: terenul viitoarei investiţii nu se flă în zonă inundabilă;

2. zone costiere şi mediul marin - nu este cazul.

3. zonele montane şi forestiere:
- suprafata necesara pentru defrisare (3.500 m^2) <u>nu face parte din fondul forestier</u>.
- pe aceasta suprafata nu sunt constituite corpuri de padure care conţin exemplare seculare sau specii rare si ocrotite. De asemenea, aceasta suprafata nu contine tipuri de habitate mentionate in Formularul Standard pentru aria protejata *ROSCI 0194 Piatra Craiului*.
- suprafetele cu arbori afectate de lucrari si de elementele de infrastructura ale podului sunt de productie mijlocie si inferioara, iar exemplarele de arbori sunt dispuse razlet.



- nu au fost identificate specii protejate de arbori in zonele in care sunt prevazute lucrari de defrisare.
- defrisarea presupune taierea vegetatiei arbustive de pe suprafata ce urmeaza sa fie defrisata, colectarea, evacuarea si transportul materialului lemnos în depozite primare si de aici, în centre specializate, valorificarea acestuia. Resturile de exploatare se colecteaza si se îndeparteaza de pe suprafata defrisata.
- nu se anticipeaza schimbarea microclimatului local de padure deoarece fragmentarea este liniara, urmarind aliniamentul drumului, pe o latime de pana la 15 m, iar suprafata defrisata este mica in raport cu suprafata totala a trupului de padure.
- in cazul lucrarilor la elementele de infrastructura a podului, suprafata necesara de defrisat a vegetatiei arbustive instalată spontan în faneaţă este liniara si nesemnificativa ca arie. Suprafata ocupata permanent insumeaza 270 m^2.

4. arii naturale protejate de interes naţional, comunitar, international- zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică:

- Zona în care va fi amplasat obiectivul este o zonă rurala, avand folosinta de pasuni si faneată. Amplasamentul lucrarii se afla pe teritoriul administrativ al localitatii Podu Dambovitei si se desfasoara in marea sa majoritate in afara *Parcului National Piatra Craiului* si ariilor protejate Natura 2000 *ROSCI 0194 Piatra Craiului si ROSPA 1065 Piatra Craiului.*

5. zone clasificate sau protejate conform legislaţiei în vigoare: mai ales cele desemnate prin Ordonanta de urgenta a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national - Sectiunea a III-a - zone protejate, zonele de protectie instituite conform prevederilor Legii apelor nr.107/1996, cu modificările şi completările ulterioare şi Hotararea Guvernului nr.930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică:

- sectorul de drum si podul traverseaza teritoriul administrativ al comunei Dambovicioara – localitatea Podu Dambovitei. Suprafata totala afectata de construirea acestui sector de drum este de 28.440 m^2 constituita din pasuni si fanete, D.N, proprietate privata, domeniu public al comunei Dambovicioara si al DRDP Bucuresti.
- suprafete ocupate « la sol » (270 m^2 – suprafata ocupata de fundatiile pilelor podului) se afla in interiorul limitelor ariilor protejate de interes comunitar ROSCI 0194 Piatra Craiului si ROSPA 0165 Piatra Craiului.Terenul are categoria de folosinţă faneata şi pasuni.
- o parte din lucrarile prevazute in proiect (podul propriu - zis) sunt amplasate la limitele si in mica proportie in interiorul *ROSCI 0194 Piatra Craiului si ROSPA 0165 Piatra Craiului* (mal stang - mal drept al raului Dambovita). Elementele de biodiversitate pentru care au fost declarate ariile protejate *ROSCI 0194 Piatra Craiului* si *ROSPA 0165 Piatra Craiului* nu sunt reprezentate in zona desfasurarii proiectului.
- impactul asupra habitatelor, speciilor de vegetatie si fauna protejate in habitate este de natura temporara si strict locala, fara a avea un caracter remanent.

În vederea diminuării impactului în perioada realizarii lucrărilor de construcţie şi a impactului asupra biodiversităţii, se propun următoarele măsuri de reducere:

- se vor utiliza suprafeţele de teren alocate lucrărilor de construcţie astfel încât să nu fie ocupate suprafeţe suplimentare şi pentru a se proteja cat mai bine vegetaţia existenta;
- nu se vor depozita necontrolat materialele rezultate (vegetaţie, pământ etc);



- deşeurile rezultate vor fi colectate separat în spaţii amenajate corespunzător;
- se va realiza reconstrucţia ecologică a tuturor terenurilor afectate temporar, la finalizarea lucrărilor de execuţie şi redarea acestora folosinţelor iniţiale;

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

7. zonele cu o densitate mare a populaţiei:
În timpul execuţiei lucrărilor se vor avea în vedere următoarele măsuri de protecţie a locuitorilor din apropierea lucrărilor de construire:

- se vor realiza lucrările esalonat, pe baza graficului de lucrări, astfel încât să fie scurtată perioada de execuţie, pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- se va respecta condiţia privind optimizarea traseelor utilajelor de construcţie şi mijloacelor de transport, astfel încât să se evite rutele prin localităţi, blocajele şi accidentele de circulaţie;
- se va asigura accesul populaţiei la terenurile din vecinătatea zonelor de lucru;
- se va asigura funcţionarea la parametri optimi proiectaţi a utilajelor tehnologice şi mijloacelor de transport pentru reducerea noxelor şi zgomotului care ar putea afecta factorul uman;
- pentru protecţia antizgomot, amplasarea unor construcţii ale şantierului se va realiza în aşa fel încât să constituie ecrane între şantier şi localitate;
- se recomandă lucrul numai în perioada de zi, respectându-se perioada de odihnă a localnicilor;
- întreţinerea corespunzătoare a instalaţiilor de preparare a betoanelor;
- în cazul unor reclamaţii din partea populaţiei, se vor modifica traseele de circulaţie;
- se va asigura semnalizarea zonelor de lucru cu panouri de avertizare;
- se va asigura menţinerea curăţeniei pe traseele şi drumurile de acces folosite de mijloacele tehnologice şi de transport.
- se va urmari ca accesele la imobilele din zona sa nu fie obturate, iar localnicii sa poata circula pe tot parcursul executiei lucrarilor.
- o atentie deosebita se va acorda acceselor la proprietatile riverane si la continuitatea trotuarelor in aceste zone.

8. peisaje şi situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:
Ca monument istoric si de arhitectura se regaseste podul de piatra din centrul comunei, situat la confluenta Dambovitei cu Dambovicioara pe DN 73, pod construit in anul 1711, in timpul domniei lui Constantin Brancoveanu. Acesta se afla inclus pe Lista Monumentelor Istorice din Romania [Cod LMI: AG-II-m-B-13764] aprobata prin ordinul Ministrului Culturii si Cultelor nr. 2361/2010.
Protejarea si conservarea acestui monument reprezinta de fapt principalul obiectiv pentru care a fost iniţiat proiectul, având în vedere că monumentele istorice nu pot fi modernizate sau demolate. Nefiind corespunzator claselor actuale de incarcare, s-a luat decizia conservarii acestuia si gasirii unei solutii optime pentru aducerea conditiilor de trafic pe DN 73 in aceasta zona la parametrii actuali.



3. Tipurile şi caracteristicile impactului potenţial

a) importanţa şi extinderea spaţială a impactului - de exemplu, zona geografică şi dimensiunea populaţiei care poate fi afectată.

In prezent, traficul afecteaza locuitorii din centrul satului Podu Dambovitei din cauza zgomotului, vibratiilor produse de vehicule (in special vehicule grele), emisiilor de esapament, praticule de praf.

Sectorul nou de drum va prelua intregul flux de trafic rutier pe DN 73 care traverseaza actual centru comunei. Rezulta astfel ca poluarea atmosferica datorata traficului rutier in zona rezidentiala cea mai populata (centrul localitatii) se va reduce in aceeasi masura, iar zgomotul se va reduce cu pana la 15 dB, datorita devierii in special a traficului greu.

Se apreciaza reducerea riscului aparitiei accidentelor ca urmare a fluidizarii traficului si eliminarii seriei de sase curbe de pe actualul traseu.

Fluidizarea traficului va duce la creşterea gradului de siguranţă personală a cetăţenilor, fapt considerat cu impact pozitiv pe termen lung.

Proiectul nu va duce la schimbări in structura populaţiei, nu va afecta numărul acesteia sau nivelul ocupaţional.

→ **Schimbari in utilizarea terenului ca urmare a implementarii proiectului**

S-a facut identificarea proprietarilor afectati de lucrarile de constructie ale sectorului de drum.

A fost identificata astfel o suprafata detinuta de proprietari particulari in total de S=27.550 m^2, ocupata definitiv si necesara pentru a fi expropriata.Terenul respectiv, considerat pasune sau faneata, aflat initial in proprietate particulara va capata o alta utilizare dar tot in folosul comunitatii.

Schimbarea folosintei terenului pe care se va realiza tronsonul de drum este definitiva (pe o suprafata de cca 2,7 ha care ni se află în arie naturală protejată.

Lucrările de construcţie nu prevăd demolări de locuinţe şi strămutarea populaţiei sau a utilităţilor.

→ **Influente asupra agriculturii**

S-a precizat ca activitatile economice de baza din amplasamentul sectorului nou de drum sunt pasunatul si cresterea animalelor si mai putin agricultura. Avand in vedere masurile de protectie a solului si subsolului prevazute in proiect, calitatea solului si a vegetatiei nu va fi influentata si deci aceasta activitate nu va fi afectata de realizarea acestui tronson de drum.

Va exista un impact legat de pierderea de catre detinatori a suprafetelor de teren care vor fi ocupate de noul tronson de drum.

→ **Impactul asupra cailor de comunicatie rutiera**

Realizarea sectorului nou de drum, dincolo de imbunatatirea conditiilor de viata a locuitorilor prin scaderea traficului auto in apropierea locuintelor din centrul comunei, va contribui si la imbunatatirea legaturilor nationale pentru traficul comercial care patrunde spre diferite directii si cel generat de zonele comerciale.

b) natura impactului:

- prin realizarea sectorului nou de drum si a podului se estimeaza ca traficul rutier de tranzit in interiorul localitatii Podu Dambovitei se va reduce aproape in totalitate iar zgomotul se va reduce cu pana la 14 dB. deoarece traficul greu va fi dirijat in afara centrului comunei, poluarea atmosferica datorata traficului rutier se va reduce cu 30 - 40 %.
- impactul pozitiv al proiectului se va manifesta prin imbunătăţirea infrastructurii rutiere, reducerea timpului şi a consumului de carburanţi necesari pentru tranzitarea zonei



analizate, diminuarea nivelului actual al zgomotului, vibraţiilor şi poluării atmosferice generate de maşinile care tranzitează zona şi crearea de noi locuri de muncă.
- au fost prevăzute fonduri pentru refacerea mediului şi realizarea lucrărilor de reconstrucţie ecologică acolo unde va fi cazul.
- pentru proiectul analizat a fost intocmit un plan de management al mediului şi recomandari pentru monitorizarea mediului atât in faza de execuţie cât şi in faza de operare a podului şi a sectorului de drum nou.

c) natura transfrontalieră a impactului - Proiectul nu intră sub incidenta Conventiei din 25 februarie 1991 privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001;

d) intensitatea şi complexitatea impactului- impactul va fi local, momentan sau pe perioada redusa, reversibil, ce poate fi absorbit in conditii normale de lucru sau prin masuri de urgenta, cu posibilitati de prevenire/ diminuare/evitare si monitorizare, fara impact social.

e) probabilitatea impactului-
- prin masurile adoptate (panouri de protectie sonora, refacerea terenului afectat, lucrari de stabilizare a terenului, etc), probabilitatea impactului este considerată medie.

f) debutul, durata, frecvenţa şi reversibilitatea preconizate ale impactului:
Impactul va fi temporar si reversibil pentru perioada lucrărilor de execuţie (15 luni). Pentru perioada de exploatare impactul va fi pozitiv si continuu.
Atât pentru perioada de lucrări de construcţie, cât şi pentru perioada de exploatare sunt propuse, pentru fiecare aspect de mediu în parte, măsuri de prevenire şi reducere a impactului asupra mediului.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente şi/sau aprobate - nu au fost identificate alte proiecte (existente sau propuse) in afara proiectului;

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului- impactul va fi local, momentan sau pe perioada redusa, reversibil, ce poate fi absorbit in conditii normale de lucru sau prin masuri de urgenta, cu posibilitati de prevenire/ diminuare/evitare si monitorizare, fara impact social.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării adecvate sunt următoarele:
- amplasamentul lucrarilor in zona podului se află la limita si in mica proportie in interiorul siturilor Natura 2000 ROSCI 0194 Piatra Craiului si ROSPA 0165 Piatra Craiului;
- suprafetele ocupate « la sol » (270 m^2 – suprafata ocupata de fundatiile pilelor podului) se afla in interiorul limitelor ariilor protejate de interes comunitar ROSCI 0194 Piatra Craiului si ROSPA 0165 Piatra Craiului.Terenul are categoria de folosinţă faneata şi pasuni este de 270 m^2.
- referitor la regimul de restrictie pentru constructii in Parcul National Piatra Craiului s-a precizat ca proiectul nu se afla in niciuna dintre zonele cu regim de protectie in care nu este permisa realizarea de constructii;

MINISTERUL ... AGENŢIA NAŢIONALĂ PENTRU PROTECŢIA ... 1 ARGE... ROMÂNIA

- zonele in care se execută aceste lucrări nu cuprind habitate comunitare sau specii sălbatice prioritare ce constituie obiectivul conservarii şi managementului acestor arii protejate;
- în imediata apropiere a zonelor propuse pentru lucrări nu au fost identificate habitate naturale şi/sau specii sălbatice de interes comunitar ce ar putea fi afectate de implementarea proiectului;
- proiectul propus nu afectează direct sau indirect zonele de hrănire/reproducere/migraţie;
- proiectul propus nu va duce la o izolare reproductivă a unei specii de interes comunitar sau a speciilor tipice care intră în compoziţia unui habitat prioritar de interes comunitar;
- lucrarile care interfereaza cu sectorul de râu nu se afla intr-o zona populata de habitate prioritare sau specii de interes comunitar;
- lucrările nu modifică heterogenitatea condiţiilor de biotop, astfel stadiile succesionale naturale ale vegetaţiei nu sunt modificate;
- vegetaţia va fi îndepărtată punctual, iar speciile care o alcatuiesc au capacitatea de a se reface rapid astfel ca impactul asupra acesteia nu va fi semnificativ. Se iau in considerare si lucrarile de refacere ecologica.
- habitatele prezente în imediata apropiere a zonei de lucru sunt asemanatoare, astfel că speciile mobile vor putea coloniza uşor celelalte „habitate receptor", exemplarele din zona putand sa se retraga in locuri in care se gasesc biotopuri asemanatoare.
- nu sunt afectate direct populaţii ale speciilor avifaunistice si de interes comunitar;
- impactul indirect asupra speciilor va fi pe o perioada scurtă de timp, urmând ca după finalizarea lucrărilor, conditiile sa revina la starea initială;
- În cazul în care măsurile de diminuare a impactului vor fi implementate nu se anticipează degradarea „statutului de conservare favorabilă" a speciilor şi habitatelor pentru care siturile au fost desemnate;
- modificările care vor surveni asupra ecosistemului nu sunt ireversibile, deoarece odată cu finalizarea lucrărilor, se va reface vegetaţia din vecinătatea perimetrului afectat;
- regimul curgerii apei ce determină procesele ecologice şi evoluţia comunităţilor ripariene de plante, nu va fi modificat;
- capacitatea de redistribuire a materiei organice şi anorganice, caracteristică florei ripariene, va fi influenţată sensibil, astfel efectul asupra microfaunei reofile va fi minor;
- în urma evaluării posibilelor impacte ale proiectului asupra capitalului natural, se constată că integritatea siturilor Natura 2000 ROSCI 0194 Piatra Craiului si ROSPA 0165 Piatra Craiului, nu va fi afectată;
- emisiile de noxe si zgomot generate atat in timpul executiei lucrarilor ca urmare a miscarilor de terasamente cat si in perioada de exploatare ca urmare a traficului auto nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor si speciilor din interiorul ariei protejate.
- cea mai mare parte a traseului variantei de drum nou străbate fanete, astfel incât nici realizarea acestui obiectiv nu va conduce la afectarea biodiversităţii. De asemenea, nici habitatele din zonele invecinate amplasamentului proiectului nu vor fi afectate de realizarea şi exploatarea podului şi a variantei de drum nou date fiind specificul obiectivului, caracteristicile locale de mediu şi faptul că nu vor exista intervenţii directe asupra altor zone decât cele prevăzute prin proiect.
- In perioada de exploatare impactul prognozat asupra habitatelor si speciilor este 0;
- În sectoarele propuse pentru efectuarea lucrarilor nu se vor efectua alte tipuri de proiecte care ar putea genera un impact cumulativ. Impact cumulativ 0.



Pentru realizarea proiectului s-a obţinut Avizul favorabil nr.10149/03.06.2019, emis de Administraţia Parcului Naţional Piatra Craiului.

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

Pentru proiect s-a obţinut Avizul de Gospodărire a Apelor nr.176/13.08.2014, emis de A.B.A Argeş – Vedea şi Adresa de menţinere a avizului nr.18925/15.04.2019, emisă de Administraţia Naţională Apele Române în care se menţionează:

- lucrări de artă propuse– 1 pod peste râul.Dambovița și 1 podeț peste vale necadastrată;
- corpul de apă de suprafaţă traversat de pod este RORW10.1.25_B2 Dambovița:aval Ac.Pecineagu – amonte confluenţă Valea Bădenilor şi afluenţii;
- lucrările aferente proiectului nu se află in legătură cu corpurile de apă subterane;
- exploatarea lucrărilor prevăzute în proiect nu va conduce la deteriorarea stării corpului de apă de suprafaţă, avand în vedere faptul că nu sunt prevăzute pile şi lucrări hidrotehnice în albia minoră a cursului de apă;
- conform calculului hidraulic albia minoră a râului Dambovița în zona podului nu tranzitează debitul cu probabilitatea de depăsire de 2%, acest debit fiind tranzitat de albia majoră.Nivelul corespunzător de calcul Q2% nu se modifică după realizarea podului.
- lucrările nu modifică regimul hidrologic al râului Dambovita sau afluentilor;
- se estimează un impact nesemnificativ, de natură locală şi temporar pe perioada de realizare a proiectului;
- **Realizarea proiectului nu conduce la riscul de deteriorare a stării ecologice a corpului de apă de suprafaţă în zona de desfăşurare a proiectului.**

In perioada de exploatare a obiectivului nu rezulta ape uzate care sa necesite instalatii speciale de epurare, sau masuri speciale in acest sens.

Apele pluviale se vor scurge prin şanţurile de gardă şi apoi sunt epurate în bazine decantoare şi bazine separatoare de hidrocarburi şi grăsimi.Aceste bazine se vor amplasa amonte de pila de pe malul drept iar apa se va evacua în râul Dâmbovița.

Bazinele sunt prevăzute cu by-pass astfel incat la ape mari diferenţa de debit să fie tranzitată prin acest şant, prevăzut cu prag in capătul amonte.

Condiţiile de realizare a proiectului pentru evitarea sau prevenirea eventualelor efecte negative semnificative asupra mediului:

- ***titularul are obligatia, ca la finalizarea investitiei sa notifice APM Arges, in conformitate cu prevederile OUG nr.195/2005 privind protecţia mediului, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.265/2006, cu modificările şi completările ulterioare,***
- respectarea avizelor aferente proiectului emise de alte autoritati;
- respectarea proiectului avizat;
- anunţarea la APM Argeş in cazul aparitiei unor elemente noi neprecizate în documentaţia proiectului;
- respectarea planului de monitorizare a mediului atat în perioada de execuţie cat şi în perioada de funcţionare, aferent documentaţiei tehnice;

- în considerarea faptului că principiile ,,precauţiei în luarea deciziilor" şi ,,poluatorul plăteşte" stau la baza răspunderii de mediu, operatorul de activitate va respecta prevederile legale specifice privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea şi repararea prejudiciului asupra mediului, conştientizând obligaţiile ce îi revin în atare situaţii, implicând printre altele suportarea costurilor acţiunilor preventive şi reparatorii.
- prevederea şi introducerea încă din etapa de construcţie de măsuri In vederea neafectării factorilor de mediu
- TITULARUL proiectului este răspunzător de toate daunele ce s-ar produce, sub actiunea /inactiunea sa, mediului înconjurător în toate componentele lui şi are obligatia să aplice atât măsurile de protejare a acestuia, cât şi finanţarea şi execuţia operativă, în conditiile legii, a oricaror lucrări/bunuri/servicii/instalatii de trebuinta pentru neafectarea mediului înconjurător.

Apă:

- să protejeze gura de evacuare a apelor pluviale în râul Dambovița;
- să prevadă lucrări de protecţie a rambleului drumului amonte de podeţul proiectat;
- să se asigure scurgerea apelor mari în albie pe întreaga perioadă de executie a podului şi podeţului, interzicandu-se depozitarea de pământ, materiale, etc care pot afecta scurgerea;
- întretinerea utilajelor (reparatii, curatarea lor) se va face in zone special amenajate, pentru a nu se produce pierderi de ulei sau apa poluata ;
- prevederea unui sistem de colectare a pierderilor lichide şi al apelor pluviale care se scurg din spaţiile de preparare a cimentului şi asfaltului şi evacuarea într-un decantor pentru depunerea suspensiilor;
- **respectarea prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.**

Aer:

- amenajarea de platforme speciale pentru depozitarea materialelor, a utilajelor şi deşeurilor;
- alimentarea cu carburanţi a mijloacelor de transport se va face în staţii de alimentare centralizate;
- activităţile care produc mult praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafeţelor;
- dotarea pentru perioada de iarnă a parcurilor de utilaje şi mijloace de transport cu dispozitive electrice de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eşapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalaţii se vor prevedea şi la punctele de lucru;
- verificarea periodică a utilajelor şi mijloacelor de transport în ceea ce priveşte nivelul de emisii de monoxid de carbon şi a altor gaze de eşapament. Utilajele vor fi puse în funcţiune numai după remedierea eventualelor defecţiuni;
- monitorizarea calităţii aerului in cadrul santierului, în principal a poluării cu pulberi;
- pentru materiale inerte, stropirea cu apă reprezintă o soluţie de reducere a antrenării de vânt a particulelor fine;
- folosirea prelatelor este indicată pentru protecţia temporară a unor depozite de materiale la acţiunea vântului;
- se vor amplasa panouri continue între şantier şi zonele cu receptori umani pentru diminuarea poluării aerului cu pulberi;
- se va respecta graficul de execuţie a lucrărilor cu luarea în considerarea condiţiilor locale şi a condiţiilor meteorologice;



- **concentraţiile poluanţilor evacuaţi în aerul înconjurător se vor încadra în limitele impuse prin Legea nr.104/2011 privind calitatea aerului înconjurător.**

Zgomot şi vibraţii:

- limitarea traseelor ce străbat zonele sensibile de către utilajele şi autovehiculele cu mase mari şi emisii sonore importante;
- organizarea de şantier va fi amenajată în afara zonelor sensibile;
- se recomandă lucrul numai în perioada de zi, respectându-se perioada de odihnă a localnicilor;
- intreţinerea corespunzătoare a instalaţiilor de preparare a betoanelor; în cazul unor reclamaţii din partea populaţiei se vor modifica traseele de circulaţie;
- pentru protecţia antizgomot, amplasarea unor construcţii ale şantierului se va face în aşa fel încât să constituie ecrane între şantier şi zonele locuite;
- eşalonarea judicioasă a activităţilor de construcţie şi reducerea perioadelor de activitate simultană a mai multor surse generatoare de zgomote de intensitate ridicată;
- monitorizarea acustică a amplasamentului şi adoptarea măsurilor adecvate de reducere a impactului acustic, dacă este cazul.
- intreţinerea corespunzătoare a instalaţiilor de preparare a betoanelor şi mixturilor asfaltice;
- **încadrarea în limitele de zgomot (SR 10009/2017 Acustica - limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant).**

Deşeuri

- amenajarea de spaţii si dotari corespunzatoare pentru colectarea selectiva a deseurilor si eliminarea lor in conditiile neafectarii factorilor de mediu; antreprenorul are obligatia, sa tina evident lunara a producerii, stocarii provizorii, tratarii si transportului, reciclarii si depozitarii definitive a deseurilor;
- respectarea planului de gestionare al deşeurilor şi gospodărire a substanţelor şi preparatelor chimice periculoase, aferent documentaţiei tehnice;
- **respectarea prevederilor Legii nr. 211/2011 privind regumul deseurilor republicată, cu modificarile si completarile ulterioare.**

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

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

Se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente şi orice organizaţie neguvernamentală care îndeplineşte condiţiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind

AGENŢIA NAŢIONALĂ PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI 1 APCF ROMANIA

evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanţă 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 instanţei de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului au obligaţia să solicite autorităţii publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorităţii ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoştinţa publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligaţia 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 soluţionare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită şi trebuie să fie echitabilă, rapidă şi corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi ale Legii nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV,
ing. Cristiana Elena SURDU

Sef Serviciu
Avize, Acorduri, Autorizatii
ecolog Denisa MARIA

Întocmit,
ing. Cristina MICU

Sef Serviciu ,
Calitatea Factorilor de Mediu
dr.ec. Sorina Cristina MARIN

Intocmit,
ing. Marius Dumitru