



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ARGES

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. PROIECT din 11.12.2023

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de C.N.A.I.R SA - Direcția Regională de Drunuri și Poduri București (DRDP București), cu sediul în mun. București, str. Sos. București – Targoviște, nr. 22S, înregistrată la APM Arges cu nr. 23375 din 29.09.2022, 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,

APM Arges decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 27.11.2023 și a analizării completărilor înaintate că proiectul "Ranforsare și refacere structură rutieră pe DN73D, km0+000 – km30+000; km30+000-km 49+125", în oraș Mioveni și comunele Mărăcineni, Tițești, Davidești, Vulturești, Hartiești, Boteni, Mioarele, Valea Mare - Pravăț, jud. Argeș,

- nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și 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 incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa 2 la pct.13. a) Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 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
- proiectul **intra** sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare; **din punct de vedere al încadrării în arii protejate, proiectul propus DN 73D între km 73D km 26+460 – km 27+280, Comuna Vulturești și Comuna Hârtiești, jud. Arges, se afla în situl Natura 2000 ROSCI0326 Muscelele Argeșului la poziția kilometrică indicată declarată prin OM nr. 2387/2011, dar în afara rezervației de interes național Valea Valsanului declarată prin Legea nr. 5/2000;**
- proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48, lit.f) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ARGES

Adresa: Strada Egalității, nr.50A, Pitești, jud. Arges, Cod 110 049,

E-mail: [office@apmag.anpm.ro](mailto:office@apmag.anpm.ro); <http://apmag.anpm.ro>; Tel. 0248 213 099; Fax 0248 213 200

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679



## 1. Caracteristicile proiectelor

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Lucrarile propuse sunt amplasate pe drumul national DN 73D km 0+000 – km 30+000 km 30+000 – km 49+125, judetul Arges si strabate: orasul Mioveni si comunele Maracineni, Titesti, Davidesi, Vulturesti, Hartiesti, Boteni, Mioarele si Valea Mare-Pravat.

Coordonate STEREO '70 ale traversarilor cursurilor de apa :

Nr. Crt.	Pozitie kilometrica	Curs de apa	Coordonate STEREO '70	
			X	Y
1	1+806 (1+945)	Raul Doamnei	492103.78	381742.63
2	8+694 (8+800)	Raul Argesel	497022.54	385764.89
3	17+994 (18+044)	Raul Hulubat	503334.68	390962.40
4	30+796 (30+873)	Raul Argesel	508223.91	402439.35
5	32+745 (32+792)	Valea Paducelului	508985.07	404080.39
6	33+511 (33+580)	VFN	509035.75	404836.08
7	37+185 (37+234)	Valea Carbunelui	510054.88	408125.46
8	45+058 (45+113)	Raul Argesel	509399.85	415525.07

Pe traseul studiat si expertizat exista si o serie de podete deschise, cu calea direct pe suprastructura. Ca alcatuire constructiva acestea sunt podete tubulare, casetate sau dalate, din elemente prefabricate, care, pe baza observatiilor vizuale, nu corespund din punct de vedere al debuseului si al exploatarei in conditii de siguranta.

Pentru realizarea proiectului vor fi necesare o serie de lucrari care vor cuprinde:

- realizarea organizarii de santier;
- realizarea lucrarilor la terasamentul drumului national;
- realizarea lucrarilor de relocare sau protejare a utilitatilor intersectate;
- realizarea lucrarilor de arta (podete);
- realizarea lucrarilor necesare pentru siguranta circulatiei;

### LUCRARILE PROIECTATE

In vederea punerii in siguranta a sectorului de drum afectat si asigurarea unor conditii optime pentru trafic, se propun lucrari de ranforsare si refacere a drumului in vederea asigurarii traficului cu toate elementele de siguranta in zonele afectate si a podurilor amplasate pe DN 73D, astfel:

#### 1.LUCRARI DE POD

**Pod pe DN 73D la KM 1+806 - KM 1+945, peste raul R. Doamnei**

Podul are 6 deschideri de 32 m lungime si o lungime totala de 200 m.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi in sectiune transversala cu  $h=1,80m$ . Grinzile reazema prin intermediul aparatelor de reazem din neopren pe pile si penduli din beton armat pe culei.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei din beton armat, masive si 4 pile cu elevatie lamelara. Calea pe pod are latimea partii carosabile de 7,90 m si 2 trotuare de 0,85 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 290,10 mdMN;
- Nivel corespunzator Q2% = 286,85 mdMN;
- Nivel corespunzator Q1% = 287,18 mdMN;
- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de 3,25 m

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - **CNAIR SA**



-desfacerea completa a caili (inclusiv trotuarele) pana la structura de rezistenta, si executia unei placi de suprabetonare care sa asigure o latime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare (prevazute cu parapet de siguranta, metalic, tip H4b) cu latimea utila de 1,50 m si refacerea caili cu elementele aferente: hidroizolatie, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapet, etc.

-repararea betoanelor degradate din suprastructura si infrastructura cu betoane/mortare speciale si apoi tratarea suprafetelor acestora cu vopsele speciale anticorozive.

-camasuirea infrastructurilor si reparatii ale betoanelor de faza vazuta in zona rostului elevatie-fundatie, acolo unde betonul poate fi puternic degradat.

-lucrarile de racordare cu terasamentele, realizarea/ refacerea de scari, casiuri, sferturi de con.

-montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Conform calculului hidraulic sunt asigurate conditiile de scurgere prin sectiunea podului si nu sunt necesare lucrari in albie.

#### **Pod pe DN 73D la KM 8+694 KM 8+800, peste Raul Argesel.**

Podul are 7 deschideri de 17,30 m lungime si o lungime totala de 127 m.

Suprastructura este alcatuita din 9 grinzi (fasii cu goluri) in sectiune transversala cu  $L=18$  m si  $h=0,80$  m, ce reazema pe infrastructuri prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei din beton armat, masive si 6 pile cu elevatie pe 2 stalpi circulari cu  $D=1,15$  m si rigla din beton armat. Calea pe pod are latimea partii carosabile de 7,90 m si 2 trotuare de 1,05 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 322,70 mdMN;

- Nivel corespunzator  $Q2\%$  = 320,92mdMN;

- Nivel corespunzator  $Q1\%$  = 321,27mdMN;

- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul  $Q 2 \%$  este de 1,78 m

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

- desfacerea completa a caili (inclusiv trotuarele) pana la structura de rezistenta si executia unei placi de suprabetonare care sa asigure o latime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare (prevazute cu parapet de siguranta, metalic, tip H4b) cu latimea utila de 1 m;

- refacerea caili cu elementele aferente: hidroizolatie, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapet, etc.;

- repararea betoanelor degradate din suprastructura si infrastructura cu betoane/mortare speciale si tratarea suprafetelor acestora cu vopsele speciale anticorozive.

- camasuirea infrastructurilor si reparatii ale betoanelor de faza vazuta in zona rostului elevatie-fundatie, acolo unde betonul este puternic degradat;

- lucrarile la racordare cu terasamentele, realizarea/refacerea de scari, casiuri, sferturi de con;

- montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Conform calculului hidraulic sunt asigurate conditiile de scurgere prin sectiunea podului si nu sunt necesare lucrari in albie.

#### **Pod pe DN 73D la KM 17+994 KM 18+044, peste Raul Hulubat**

Podul are o deschidere cu  $L=17,30$  m o lumina de 15,60 m si este oblic la  $70^\circ$ .

Suprastructura podului este alcatuita din 9 grinzi (fasii cu goluri) in sectiune transversala cu  $L=18$  m si  $h=0,80$  m care reazema pe culei prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei de tip „înecat” din beton armat, fundate direct. Calea pe pod are latimea partii carosabile de 7,60 m si 2 trotuare cu latimea de 1,10 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:



- Cota intrados = 382,80mdMN;
- Nivel corespunzator Q2% = 382,04mdMN;
- Nivel corespunzator Q1% = 382,20mdMN;
- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de 0,76 m

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

- desfacerea completa a caii (inclusiv trotuarele) pana la structura de rezistenta si executia unei placi de suprabetonare care sa asigure o latime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare (prevazute cu parapet de siguranta, metalic, tip H4b) cu latimea utila de 1 m;

- refacerea caii cu elementele aferente: hidroizolatie, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapet, etc.;

- repararea betoanelor degradate din suprastructura si infrastructura cu betoane/mortare speciale si tratarea suprafetelor acestora cu vopsele speciale anticorozive.

- camasuirea infrastructurilor si reparatii ale betoanelor de faza vazuta in zona rostului elevatie-fundatie, acolo unde betonul este puternic degradat;

- lucrarile la racordare cu terasamentele, realizarea/refacerea de scari, casiuri, sferturi de con;

- montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Conform mentiunilor din documentatia tehnica sunt necesare lucrari de calibrare a sectiunii albiei cu aducere la profilul initial.

#### **Pod pe DN 73D la KM 30+796 KM 30+873, peste raul Argesel**

Podul are 3 deschideri cu lungimea de 18,55 m + 19,10 m + 18,55 m si o lungime totala de 68,20 m.

Suprastructura podului este alcatuita in sectiune transversala din 9 grinzi (fasii cu goluri) cu L=18 m; h=0,80 m, ce reazema pe infrastructuri prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei masive din beton si 2 pile cu elevatie lamelara si rigla din beton armat, toate fundate direct. Calea pe pod are partea carosabila cu latimea de 7,60 m si 2 trotuare cu latimea de 1,10 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 464,00mdMN;
- Nivel corespunzator Q2% = 463,64 mdMN;
- Nivel corespunzator Q1% = 464,08 mdMN;
- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de 0,36 m.

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

- desfacerea completa a caii (inclusiv trotuarele) pana la structura de rezistenta si executia unei placi de suprabetonare care sa asigure o latime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare (prevazute cu parapet de siguranta, metalic, tip H4b) cu latimea utila de 1 m;

- refacerea caii cu elementele aferente: hidroizolatie, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapet, etc.;

- repararea betoanelor degradate din suprastructura si infrastructura cu betoane/mortare speciale si tratarea suprafetelor acestora cu vopsele speciale anticorozive.

- camasuirea infrastructurilor si reparatii ale betoanelor de faza vazuta in zona rostului elevatie-fundatie, acolo unde betonul este puternic degradat;

- lucrarile la racordare cu terasamentele, realizarea/refacerea de scari, casiuri, sferturi de con;

- montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Conform mentiunilor din documentatia tehnica, pentru asigurarea sectiunii de scurgere la debitul de calcul cu asigurare de 2%, sunt necesare lucrari de recalibrare a albiei cu aducere la starea initiala.

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



**Pod pe DN 73D la KM 32+745 KM 32+792, peste Valea Paducelului (curs de apa necadastrat)**

Conform recomandarii raportului de expertiza tehnica, se propun lucrari de inlocuire a podului existent cu suprastructura din grinzi prefabricate cu corzi aderente.

Podul nou va avea 1 deschidere de 14 m, cu suprastructura din grinzi cu corzi aderente (16 grinzi in sectiune transversala,  $h=0,52$  m) dispuse joantiv si solidarizate printr-o placa de suprabetonare care sa asigure o latime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare cu latimea utila de 1,50 m, prevazute cu parapet de siguranta.

Se vor monta dispozitive de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Racordul cu terasamentele va cuprinde realizarea de scari, casiuri, pereuri inclusiv fundatia acestora, parapete metalice conform normelor de siguranta in vigoare inclusiv racordarea dintre calea pe pod si calea pe rampe.

Latime tablier: 12.40 m, din care:

- latime carosabil: 7.80 m (2 benzi de circulatie);
- trotuare: 2 x 1.50 m, latime utila;
- latime lise parapet: 2 x 0.25 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 483 mdMN;
- Nivel corespunzator Q2% = 481,74 mdMN;
- Nivel corespunzator Q1% = 481,97 mdMN;
- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de 1,26 m

Lucrarile de inlocuire a podului existent vor fi realizate pe acelasi amplasament si vor asigura tranzitarea debitelor de calcul si verificare cu garda pentru plutitori conform normelor tehnice in vigoare.

**Pod pe DN 73D la KM 33+511 KM 33+580, peste VFN (vale fara nume).**

Podul are si o deschidere de lungimea de 18 m, o lumina 17,60 m si este amplasat in curba cu raza de 80 m. Lungimea totala a podului este de 26,80 m la exteriorul curbei.

Racordul cu terasamentele pe zona de interior a curbei se realizeaza cu ziduri de sprijin din beton armat. Lungimea totala a structurilor de sprijin impreuna cu podul este de 52,60 m.

Suprastructura este alcatuita din 10 grinzi in sectiune transversala din beton armat tip „I”, prefabricate, precomprimate cu  $L= 18$  m si  $h= 0,80$  m ce reazema pe suprastructura prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei, masive din beton, fundate direct. Calea pe pod are latimea partii carosabile de 8,30 m si 2 trotuare de 1,50 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 507,30 mdMN;
- Nivel corespunzator Q2% = 506,13mdMN;
- Nivel corespunzator Q1% = 506,17mdMN;
- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de 1,17 m

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

- desfacerea straturilor caii pana la structura de rezistenta;
- repararea liselor de parapet pietonal;
- reparatia stratului suport al hidroizolatiei;
- realizarea hidroizolatiei din membrane bituminoase aplicate la cald;
- refacerea caii pe pod din doua straturi, conform normelor in vigoare la data intocmirii documentatiei de executie;

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



-inlocuirea parapetului pietonal de tip metalic zincat;  
-amplasarea la limita partii carosabile a parapetului directional metalic zincat, nivel de siguranta H4b;

-refacerea trotuarelor;

-tablierul va asigura o lațime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare cu latimea utila de 1 m. Se va mentine latimea tablierului existent de 11,80 m. Data fiind amplasarea in curba a structurii, calea pe pod asigura o supralargire de 40 cm la interior.

-reparații cu mortare speciale si protecția anticoroziva a defectelor/degradărilor din zona infrastructurilor;

-montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Conform calculelor hidraulice sunt asigurate conditiile de scurgere prin sectiunea podului si nu sunt necesare lucrari in albie.

**POD PE DN 73D LA KM 37+185 KM 37+234**, peste Valea Carunelui.

Podul are o deschidere de 8 m, o lungime totala de 9 m si este oblic la 79°.

Suprastructura este alcatuita din 9 grinzi in sectiune transversala (fasii cu goluri) h=0,52 m cu rezemare directa pe infrastructuri.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei masive, din beton, fundate direct.

Racordul cu terasamentele se realizeaza prin intermediul aripilor din beton. Calea pe pod are latimea partii carosabile de 8 m si 2 trotuare cu latimea de 0,90 m.

Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 516,75 mdMN;

- Nivel corespunzator Q2% = 516,54 mdMN;

- Nivel corespunzator Q1% = 516,73 mdMN;

- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de peste 0,21 m.

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

- desfacerea completa a caii (inclusiv trotuarele) pana la structura de rezistenta si executia unei placi de suprabetonare care sa asigure o lațime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare (prevazute cu parapet de siguranța, metalic, tip H4b) cu latimea utila de 1 m;

- refacerea caii cu elementele aferente: hidroizolatie, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapet, etc.;

- repararea betoanelor degradate din suprastructura si infrastructura cu betoane/mortare speciale si tratarea suprafețelor acestora cu vopsele speciale anticorozive.

- camasuirea infrastructurilor si reparatii ale betoanelor de faza vazuta in zona rostului elevatie-fundatie, acolo unde betonul este puternic degradat;

- lucrarile la racordare cu terasamentele, realizarea/refacerea de scari, casiuri, sferturi de con;

- montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

*Sectiunea de scurgere amonte si aval este limitata de existenta constructiilor (case si gospodarii realizate la limita albiei minore). Data fiind limitarea sectiunii de scurgere nu este viabila inlocuirea podului existent.*

**POD PE DN 73D KM 45+058 KM 45+113**, peste Raul Argesel.

Podul are o deschidere cu lungimea de 17,30 m, o lumina de 16,70 m si o lungime totala de 19m.

Suprastructura podului este alcatuita din 2 grinzi din beton armat cu inaltimea de 1,30 m, solidarizate prin antretoaze si placa din beton armat. Grinzile reazema direct pe infrastructuri.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei masive, din beton, fundate direct. Calea pe pod are latimea partii carosabile de 8 m si 2 trotuare cu latimea de 1 m.



Caracteristicile hidraulice ale podului:

- Cota intrados = 613,60 mdMN;
- Nivel corespunzator Q2% = 612,36 mdMN;
- Nivel corespunzator Q1% = 612,60 mdMN;
- Inaltimea de libera trecere fata de nivelul Q 2 % este de 1,24 m

Se propun urmatoarele lucrari de reabilitare la podul existent:

- desfacerea completa a caii (inclusiv trotuarele) pana la structura de rezistenta si executia unei placi de suprabetonare care sa asigure o latime a partii carosabile de 7,80 m si 2 trotuare (prevazute cu parapet de siguranta, metalic, tip H4b) cu latimea utila de 1 m;

- refacerea caii cu elementele aferente: hidroizolatie, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapet, etc.;

- repararea betoanelor degradate din suprastructura si infrastructura cu betoane/mortare speciale si tratarea suprafetelor acestora cu vopsele speciale anticorozive.

- camasuirea infrastructurilor si reparatii ale betoanelor de faza vazuta in zona rostului elevatie-fundatie, acolo unde betonul este puternic degradat;

- lucrarile la racordare cu terasamentele, realizarea/refacerea de scari, casiuri, sferturi de con;

- montarea dispozitivelor de protectie la actiuni seismice realizate din confectii metalice.

Pentru asigurarea sectiunii de scurgere la debitul de calcul cu asigurare de 2% si debitul de verificare cu asigurare de 1%, sunt necesare lucrari de recalibrare a albiei cu aducere la starea initiala. Podul asigura tranzitarea debitelor de calcul si verificare cu garda pentru plutitori.

Din numarul total de 131 podete existente este necesar ca 105 podete sa fie inlocuite cu podete noi avand deschiderea de 2 m., fapt ce va contribui decisiv la imbunatatirea scurgerii apelor. Podetele existente cu deschideri mai mari se vor repara, se vor curata si recalibra albiile de scurgere, adecvat situatiei din amplasament.

Se vor executa podete noi tubulare D=300mm la toate intrarile in curti acolo unde se reface santul/rigola si se vor amenaja intrarile in curti cu strat de 10cm balast si 10cm beton de ciment C20/25, coronamentele podetelor noi nu vor depasi inaltimea de 15,0 cm.

Se vor amenaja intersectiile cu drumurile laterale de categorie inferioara cu structura rutiera noua si se va asigura continuitatea scurgerii apelor pluviale cu podete tubulare D=400mm.

Se vor aduce la cota caminele existente si se vor inlocui capacele acestora.

## **2.LUCRARI DE CONSOLIDARE**

- zona 1: DN 73D KM 35+780 - KM 35+830;
- zona 2: DN 73D KM 40+080 - KM 40+170
- zona 3: DN 73D KM 46+080 - KM 46+300

## **3.SIGURANTA CIRCULATIEI**

- Se vor executa lucrari de protejare din parapet metalic zincat tip H2 pe zonele indicate in anexa parapeti.

## **4.LUCRARI DE SEMNALIZARE SI MARCAJE RUTIERE**

- Se vor efectua marcaje rutiere longitudinale din vopsea bicomponenta 600 microni axial tip B si tip E iar marginea partii carosabile va fi delimitata de benzi rezonatoare. Se vor inlocui si completa indicatoarele rutiere (dupa caz). Se vor inlocui toate bornele kilometrice si hectometrice.

## **5.LUCRARI DE AMENAJARE PARCARI/STATII AUTOBUZ**

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - **CNAIR SA**

**6. RANFORSARE CU STRATURI BITUMINOASE SECTOR KM. 0+000 - KM. 11+749. - STRUCTURA RUTIERA NOUA SUPLA SECTOR 11+749 - 48+874.**

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:

Tronsonul de drum face parte din drumul national DN 73D.

Sectorul de drum national DN 73 D, km.0+000 - km.49+125 (48+874), se desfasoara intre intersectia situata la Argeselu si intersectia cu drumul national DN 72A, la Colnic. Drumul isi are originea in DN 73 (km 6+930), este orientat pe directia nord-est in traversarea orasului Mioveni si comunei Davidesti, apoi pe directia nord, traversand comunele Vulturesti, Hartiesti si Boteni in judetul Arges si se termina la intersectia cu DN 72A (km 60+620). Traseul drumului DN 73D, intre pozitiile km 0+000 - km 49+125, este situat in zona submontana a judetului Arges, pe culoarul raului Argesel, marginit pe ambele parti de dealuri subcarpatice.

Lungimea totala a drumului DN 73 D analizat este de 49,125 km, din care 43,135 km. reprezentand aproximativ 88%, se afla in traversarea localitatilor.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:

Nr. crt.	Materii prime / Denumire lucrari	Resurse folosite
1	Mixturi asfaltice	Bitum
		Criblura
		Filer
		Nisip
		Aditivi mixturi asfaltice
		Energie electrica
2	Agregate minerale	Agregate naturale de balastiera
		Piatra bruta
3	Beton	Ciment
		Apa
		Energie electrica
4	Umpluturi	Material granular
		Motorina
5	Marcaje rutiere	Vopsea
		Diluanti
6	Transport materiale	Motorina
		Lubrifianti
7	Functionare utilaje	Motorina
		Lubrifianti

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

- deseuri municipale amestecate cod 20 03 01: se vor realiza spatii special amenajate prevazute cu containere tip pubele. periodic vor fi ridicate de catre operatori autorizati;

- hartie si carton cod 20 01 01; plastic cod 20 01 39; deseuri din materiale plastice cod 17 02 03; sticla cod 17 02 02 - se vor colecta selectiv in spatii de depozitare temporara special amenajate in cadrul organizarii de santier si in fronturile de lucru. periodic vor fi ridicate de catre operatori autorizati si transportate in vederea valorificarii;

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - **CNAIR SA**



- amestecuri de beton, caramizi, tigle si materiale ceramice cod 17 01 07 - vor fi depozitate in containere si ulterior transportate de operatori autorizati la depozitul de deseuri municipale;  
- asfalturi cod 17 03 02 - se vor depozita temporar separat pe platformele special prevazute (impermeabilizate), prevazute in cadrul organizarii de santier. acestea vor fi reciclate pentru producere de asfalt nou in statii autorizate;

e) poluarea și 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 legislației de mediu în vigoare;

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

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

## 2. Amplasarea proiectelor

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

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:

- folosinta actuala – domeniu public;
- destinatia stabilita prin documentatiile de urbanism aprobate: circulatii;

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

Se considera ca lucrarile proiectate nu vor avea un impact major negativ asupra solului, apei sau a biodiversitatii din zona si in nici subteran.

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

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor:

- **conform avizului de gospodărire a apelor , emis de ABA Argeș – Vedea Pentru realizarea lucrarilor prevazute in proiect se vor ocupa in albiile minore ale cursurilor de apa suprafete de teren reprezentand teren din domeniul public al Statului aflat in administrarea "A.N. Apele Romane";**

- prin categoria de lucrari propuse, tehnologiile de lucru utilizate (mijloace mecanice si manuale), durata de executie, materialele puse in opera se estimeaza ca proiectul va avea un impact neutru asupra zonelor riverane, zonelor umede;

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

3. zonele montane și forestiere:

- drumul traversează zone de deal-munte cu potențial turistic;

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, international- zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică:

- **din punct de vedere al încadrării in arii protejate, proiectul propus DN 73D intre km 73D km 26+460 – km 27+280, Comuna Vulturești si Comuna Hârtiești, jud. Arges, se afla in situl Natura 2000 ROSCI0326 Muscelele Argeșului la pozitia kilometrca indicata declarata prin OM nr. 2387/2011, dar in afara rezervatiei de interes national Valea Valsanului declarata prin Legea nr. 5/2000;;**

- **pentru proiect s-a emis de catre ANANP – Serviciul Teritorial Argeș Avizul favorabil cu conditii nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_;**

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: mai ales cele desemnate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor Legii apelor nr.107/1996, cu modificările și completările ulterioare și Hotărârea Guvernului nr.930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică:

- **din punct de vedere al încadrării în arii protejate, proiectul propus DN 73D între km 73D km 26+460 – km 27+280, Comuna Vulturești și Comuna Hârtiești, jud. Argeș, se afla în situl Natura 2000 ROSCI0326 Muscelele Argeșului la poziția kilometră indicată declarată prin OM nr. 2387/2011, dar în afara rezervației de interes național Valea Valsanului declarată prin Legea nr. 5/2000;**

- în această zonă **lucrările de drum** constau în frezarea structurii rutiere existente, amplasarea unei membrane din geocompozit cu rol de întârziere a transmiterii fisurilor și asternerea mixturilor asfaltice în 3 straturi. Frezarea se va realiza cu utilaje automate prevăzute cu banda transportoare pentru descarcarea materialului frezat în autobasculante, material ce va fi transportat în depozite speciale amplasate în afara ariei naturale protejate puse la dispoziția/aflăte în proprietatea Beneficiarului. Mixturile asfaltice vor fi livrate în camioane speciale prevăzute cu prelată pentru menținerea temperaturii mixturilor. Asternerea acestora se va face cu trusa de asfalt conform normelor tehnice aprobate. Proiectul prevede ranforsarea structurii existente a drumului în limitele existentului;

- **pentru proiect s-a emis de către ANANP – Serviciul Teritorial Argeș Avizul favorabil cu condiții nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_;**

În vederea diminuării impactului în perioada realizării lucrărilor de construcție și a impactului asupra biodiversității, se propun următoarele măsuri de reducere:

- se vor utiliza suprafețele de teren alocate lucrărilor de construcție astfel încât să nu fie ocupate suprafețe suplimentare și pentru a se proteja cât mai bine vegetația existentă;
- nu se vor depozita necontrolat materialele rezultate (vegetație, pământ etc);
- deșeurile rezultate vor fi colectate separat în spații amenajate corespunzător;
- se va realiza reconstrucția ecologică a tuturor terenurilor afectate temporar, la finalizarea lucrărilor de execuție și redarea acestora folosințelor inițiale;

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:

În timpul execuției lucrărilor se vor avea în vedere următoarele măsuri de protecție a locuitorilor din apropierea lucrărilor de construire:

- se vor realiza lucrările esalonat, pe baza graficului de lucrări, astfel încât să fie scurtată perioada de execuție, pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- utilajele care transporta materiale de construcție trebuie să fie acoperite pe durata transportului;
- zonele de lucru trebuie să fie clar delimitate, utilajele să acționeze numai în interiorul acestora și strict pentru execuția lucrărilor proiectate sau demolarile necesare pentru

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



prezentul proiect, depozitarea materialelor / deeurilor sa se faca numai in zonele stabilite in prealabil pentru acestea;

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.

Impactul lucrărilor aferente proiectului și a execuției acestora va fi direct, local, pe termen scurt – pe perioada de execuție și cu caracter reversibil.

Proiectul nu va duce la schimbări în structura populației, nu va afecta numărul acestora sau nivelul ocupațional.

b) natura impactului:

Impactul asupra populației:

#### Perioada de execuție

Pentru perioade scurte de timp populația din vecinătatea șantierului, va fi afectată de poluarea sonoră și în măsura mai mică, de emisiile de noxe rezultate de la activitățile desfășurate în cadrul șantierului cu utilaje motorizate și de la trafic.

Se poate aprecia că cea mai afectată va fi populația care trăiește în imediata vecinătate a amplasamentului.

#### Perioada de operare

Realizarea lucrării va avea, în mod cert, efecte pozitive asupra calității mediului și a nivelului de zgomot în zona.

Impactul asupra faunei și florei

- *din punct de vedere al încadrării în arii protejate, proiectul propus DN 73D între km 73D km 26+460 – km 27+280, Comuna Vulturești și Comuna Hârtiești, jud. Argeș, se afla în situl Natura 2000 ROSCI0326 Muscelele Argeșului la poziția kilometră indicată declarată prin OM nr. 2387/2011, dar în afara rezervației de interes național Valea Valsanului declarată prin Legea nr. 5/2000;*

- *pentru proiect s-a emis de către ANANP – Serviciul Teritorial Argeș Avizul favorabil cu condiții nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_ ;*

Impactul asupra solului

#### Impactul manifestat în perioada de execuție

Principalul impact asupra solului în general, în perioada de execuție este consecința ocupării de terenuri care în prezent au alte folosințe.

Suplimentar, se vor mai ocupa terenuri, temporar, pentru:

- Organizarea de șantier;

- Drumuri de acces la șantier etc (este posibil și ca Antreprenorul să utilizeze numai drumurile existente).

#### Impactul manifestat în perioada de operare

Principalul impact manifestat în perioada de operare îl reprezintă traficul care se va desfășura. Principalii poluanți eliminați prin gazele de evacuare ale autovehiculelor sunt: monoxidul de carbon (CO), oxizii de azot (NOx), hidrocarburile parafinice și aromatice (Hc), oxizii de sulf (SO, SO<sub>2</sub>), particulele (fum), plumbul și compușii săi.

Pe lângă efectul direct al acestor poluanți asupra mediului, mai există și efecte indirecte. Atmosfera este spălată de ploaie, astfel încât poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



mediu (apa de suprafață și subterană, sol, vegetație, faună) și ajung în final să afecteze sănătatea oamenilor și animalelor.

Se estimează faptul că concentrațiile de substanțe poluante din aer, care ajung să se depună pe sol, nu vor depăși limitele admisibile. Se apreciază că nu se va exercita un impact negativ asupra solului, ca urmare a traficului de pe drumul național, date fiind condițiile de trafic fluent, fără variații semnificative ale vitezei și comparând cu situația existentă.

Impactul asupra calitatii și regimului cantitativ al apei

- **pentru proiect s-a emis Avizul de Gospodărire a Apelor nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_;**

Impactul asupra calitatii aerului

**Impactul în perioada de execuție**

Activitatea de construcție poate avea, temporar (pe durata execuției), un impact local asupra calitatii atmosferei. Acțiunea poluanților atmosferici asupra sănătății umane se manifestă când aceștia depășesc un nivel maxim al concentrațiilor, numit prag nociv. Nocivitatea poluanților depinde de concentrația lor, dar și de durata expunerii.

**Impactul generat de zgomot și vibrații**

**Impactul în perioada de execuție**

Evoluția nivelului sonor depinde de evoluția lucrărilor și mutarea fronturilor de lucru. Este posibil ca în perioada de execuție a lucrărilor, locuitorii din zonă să fie afectați de zgomot și vibrații. De aceea, constructorul va trebui să propună un program de lucru de comun acord cu Primăria comunei Dambovicioara în așa fel încât impactul asupra oamenilor să fie cât mai redus.

**Impactul în perioada de operare**

În perioada de operare impactul va fi determinat de către poluanții rezultați în urma traficului rutier care se va desfășura pe drumul național.

Impactul asupra peisajului și mediului vizual

**Impactul în perioada de execuție**

Prin executarea lucrării se modifică raportul între suprafața teritoriului natural și cea a teritoriului antropizat.

**Impactul în perioada de operare**

Prin lucrările de modernizare propuse impactul va fi unul benefic.

Impactul asupra patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente.

Amplasamentul investiției nu se află în situuri arheologice sau monumente istorice.

c) natura transfrontalieră a impactului - Proiectul nu intră sub incidența Convenției 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 și complexitatea impactului - impactul va fi local, momentan sau pe perioadă redusă, reversibil, ce poate fi absorbit în condiții normale de lucru sau prin măsuri de urgență, cu posibilități de prevenire/diminuare/evitare și monitorizare, fără impact social.

e) probabilitatea impactului -

- prin măsurile adoptate (probabilitatea impactului este considerată medie).

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului:

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



Impactul va fi temporar si reversibil pentru perioada lucrărilor de execuție. Pentru perioada de exploatare impactul va fi pozitiv si continuu.

Atât pentru perioada de lucrări de construcție, cât și pentru perioada de exploatare sunt propuse, pentru fiecare aspect de mediu în parte, măsuri de prevenire și reducere a impactului asupra mediului.

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

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului- impactul va fi local, momentan sau pe perioada redusa, reversibil, ce poate fi absorbit în 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:**

1. Implementarea proiectului nu afectează în mod semnificativ negativ speciile/habitatele de interes conservativ pentru care situl Natura 2000 ROSCI0326 Muscelele Argeșului a fost desemnat, având în vedere următoarele:

- lucrările propuse se vor desfășura pe ampriza unui drum existent iar organizările de șantier vor fi montate în afara sitului de inters comunitar ROSCI0326 Muscelele Argeșului;
- pe amplasamentul proiectului, respectiv în apropierea acestuia, nu au fost identificate specii, fiind o zonă puternic antropizată, învecinată cu construcții existente;
- proiectul nu va avea un impact negativ asupra habitatului 91Y0 – *Păduri dacice stejar și carpen*, identificat pe tronsonul studiat, între poziția kilometrică 26+460 – km 27+280, nu vor exista modificări în lățimea drumului și nici intervenții în habitat;
- proiectul nu presupune amenajarea unor noi drumuri de acces, fiind utilizate cele existente;

2. Condiții de implementare a proiectului, din punct de vedere al biodiversității și ariilor naturale protejate:

- se va respecta cu strictețe ampriza drumului existent;
- oraganizarea de șantier va fi amplasată în afara sitului Natura 2000 ROSCI0326 Muscelele Argeșului;
- se interzice orice tip de intervenție în habitatul identificat pe tronsonul drumului, respectiv 91Y0 – *Păduri dacice stejar și carpen*.

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

- *pentru proiect s-a emis Avizul de Gospodarire a Apelor nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_;*

**Condițiile 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 protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.265/2006, cu modificările și completările ulterioare,*
- respectarea avizelor aferente proiectului emise de alte autoritati;
- respectarea proiectului avizat;

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA



- anunțarea la APM Argeș in cazul aparitiei unor elemente noi neprecizate în documentația proiectului;
- amenajarea de spații si dotari corespunzatoare pentru colectarea selectiva a deseurilor si eliminarea lor in conditiile neafectarii factorilor de mediu;
- se va pastra curatenia la locul stabilit pentru depozitarea deseurilor;
- se va asigura curatarea mijloacelor de transport si a utilajelor, astfel incat la intrarea pe drumurile publice sa se evite murdarirea acestora;
- se va asigura ordinea si curatenia permanenta a locurilor si spatiilor aferente amplasamentului investitiei ;
- se va asigura curatirea trotuarelor aferente amplasamentului investitiei, a locurilor de parcare utilizate pentru executia proiectului;
- se va asigura incarcarea si etansarea vehiculelor ce efectueaza transportul materialelor de constructii pentru a preintampina imprastierea lor;
- execuția sub supraveghere a lucrărilor, pentru evitarea disconfortului, îndepărtarea resturilor de materiale;
- evitarea degradarii zonelor invecinate amplasamentului;
- se vor prevedea măsuri tehnice, sociale și organizatorice de eliminare/reducere a poluării, astfel încât zgomotul generat de activitatea desfășurată pe amplasament să se încadreze în valorile limită prevăzute de SR10009/2017;
- echipamentele generatoare de zgomot vor fi prevăzute cu atenuatoare de zgomot;
- depozitarea materialelor de construcție, amenajarea de șantier se vor face astfel încât impactul să se limiteze stric la suprafața amplasamentului;
- sa va degaja de indata zonele in lucru de pamant, moloz si alte reziduuri.
- se va umecta cu apa prin pulverizare fronturile de lucru, caile de acces sau alte parti din amplasament asupra carora se intervine pentru demolare, pentru evitarea antrenarii pulberilor fine de praf;
- în perioadele de vânt puternic se vor reduce activitatile care produc praf.
- management eficient al organizarii de santier pentru a reduce disconfortul indus locuitorilor din proximitate;
- intretinerea corespunzatoare a motoarelor mijloacelor de transport si a utilajelor si verificarea periodica;
- în considerarea faptului că principiile „precauției în luarea deciziilor” și „poluatorul plătește” stau la baza răspunderii de mediu, operatorul de activitate va respecta prevederile legale specifice privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului, conștientizând obligațiile ce îi revin în atare situații, implicând printre altele suportarea costurilor acțiunilor preventive și reparatorii;
- prevederea și introducerea încă din etapa de construcție de măsuri de neafectarea factorilor de mediu;
- TITULARUL proiectului este răspunzător de toate daunele ce s-ar produce, sub actiunea /inactiunea sa, mediului înconjurător în toate componentele lui și are obligatia să aplice atât măsurile de protejare a acestuia, cât și finanțarea și execuția operativă, în conditiile legii, a oricaror lucrări/bunuri/servicii/instalatii de trebuinta pentru neafectarea mediului înconjurător;
- **respectarea prevederilor OUG nr.92/2021 privind regimul deseurilor, cu modificarile si completarile ulterioare;**
- **respectarea prevederilor Avizuii de Gospodarire a Apelor nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_;**

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - **CNAIR SA**



- *respectarea prevederilor Avizul favorabil cu conditii nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_, emis de ANANP;*

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

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

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

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

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

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,  
ing. Cristiana Elena SURDU**

**Șef Serviciu  
Avize, Acorduri, Autorizatii  
ecolog Georgeta Denisa MARIA**

**Șef Serviciu ,  
Calitatea Factorilor de Mediu  
ing.Marius Eugen DUMITRU**

**Întocmit/AAA,  
ing.Cristina Ileana MICU**

**Întocmit/CFM,  
geogr.Maria – Adriana DIACONESCU**

Decizie etapă de încadrare nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Titular - CNAIR SA