

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ARGES

PROIECT DECIZIE ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. .... din 04.01.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de de **U.A.T. COMUNA CUCA reprezentată prin primar Deaconu Georgel Cristinel**, cu sediul comuna Cuca, sat Cuca, strada Principală, nr. 35, județul Argeș pentru proiectul “**Modernizare drum auto forestier Cungrea (lungime aproximativ 1,200 km)**” propus a se implementa în comuna Cuca, sat Carcești, județul Argeș, înregistrată la APM Argeș cu nr. 18229 din 10.08.2023,

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,

**A.P.M. Argeș decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 11.12.2023, că proiectul “**Modernizare drum auto forestier Cungrea (lungime aproximativ 1,200 km)**” propus a se implementa în comuna Cuca, sat Carcești, județul Argeș, **se supune evaluării impactului asupra mediului, se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.**

**Justificarea prezentei decizii:**

***1. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:***

- proiectul propus **intră** sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în **Anexa nr. 2, punctul: - 10, lit. e) “construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în anexa nr.1”**
- proiectul propus **intră** sub incidența art. 28 din OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare – **amplasamentul proiectului se suprapune parțial cu situl Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana;**
- proiectul propus **nu intră** sub incidența prevederilor art. 48 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare,
- ca urmare a consultării punctelor de vedere, emise de membrii Comitetului de Analiză Tehnică, precum și a întocmirii Listei de control privind etapa de încadrare.

**1) Caracteristicile proiectului:**

**a) Proiectul propus** prevede modernizarea drumului auto forestier Cungrea, în lungime reală după geometrizare ridicare topo de L = 1,173 km, situat în comuna Cuca, județul Argeș, prin refacerea infrastructurii și suprastructurii drumului, execuția de podete tubulare noi în vederea

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI ARGES

Strada Egalității, nr.50A, Pitești, jud. Argeș, Cod 110 049, Tel. 0248 213 099; Fax 0248 213 200

E-mail: [office@apmag.anpm.ro](mailto:office@apmag.anpm.ro); <http://apmag.anpm.ro>

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/67



asigurarii scurgerii apelor provenite din precipitatii si descarcarii la emisarii existenti in zona, realizarea de elemente privind siguranta circulatiei (indicatoare si marcaje rutiere, parapete de protectie si fundatie adancita pentru parapete).

Din punct de vedere al căilor de comunicație, lucrările de drum proiectate sunt pe amplasamentul actual al drumului existent pietruit (CF nr. 81662), acesul către amplasamentul lucrărilor făcându-se din drumul comunal DC 190 Moraresti – Carcesti, aproape de iesirea din satul Carcesti, la dreapta.

Drumul aferent proiectului se incadreaza in categoria drumurilor de utilitate publica, in conformitate cu Ordonanta Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, modificata si completata prin O.G. 7/2010, OUG 16/2020 si ca drum de clasa tehnica V conform O.M.T. nr. 1295 din 30.08.2017 „*Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice*”, respectiv O.M.T. nr. 1296 din 30.08.2017 – Ordin pentru aprobarea “*Normelor tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor*”, avand latimea proiectata a partii carosabile in cale curenta  $l = 2,75$  m cu doua acostamente de  $0,375$  m fiecare.

Pentru siguranta circulatiei s-au prevazut platforme de intalnire, supralargiri in curbe si largiri locale, in functie de conditiile de amplasament din teren.

Drumul asigura legatura catre terenurile forestiere adiacente si islazul comunal, catre resedinte si vatra comunei dar este si o varianta viabila care asigurara conexiunea la drumul comunal DC 190, la drumul judetean DJ 703 si prin acesta la drumul national DN 7, care face legatura cu resedinta judetului Arges, municipiul Pitesti.

Pentru executia lucrarilor din prezentul proiect, prepararea betoanelor de ciment se va face numai in statii centralizate.

Pentru realizarea proiectului, a fost eliberat Certificatul de urbanism nr. 10/01.08.2023, de catre primaria comunei Cuca, judetul Arges, conform caruia:

⇒ *regimul juridic al terenului este:*

- drumul comunal care se va moderniza este situat in intravilanul si extravilanul comunei Cuca, si face parte din domeniul public al comunei, aflat in administrarea Consiliului local, aprobat prin H.G. nr. 205/2023 si HCL nr. 13/26.04.2023;

⇒ *regimul economic al terenului este:*

- folosinta actuala: Drumuri;

⇒ *regimul tehnic:*

➤ Lungime drum,  $L=1173$  m; Latime platforma drum,  $l=3,50$  m din care:

- latimea partea carosabila,  $l=2,75$  m;
- latime acostamente,  $l=2 \times 0,375$  m.

➤ Suprafata totala carosabila drum in calea curenta+ racorduri (platforme intalnire, supralargiri in curbe, largiri locale),  $Sc.tot = 5384$  mp;

➤ Sistem rutier propus intre Km 0+000 + Km 1+173 ( $Sc.tot = 5384$  mp)

- 4 cm strat uzura BAPC16;
- 6 cm strat de legatura BADPC 22,4;
- geogrila cu rol de armare prevenire si intarziere a aparitiei fisurilor;
- 15 cm strat din balast stabilizat cu ciment;

- completare 10 cm fundatie din balast;
- 0 23...27cm pietruire existenta (se reprofileaza).

Tratament asprime pe zona cu declivitate >7%, acostamente consolidate cu acelasi sistem rutier ca partea carosabila, amenajare platforma de intalnire supralargiri in curbe, largiri locale.

Podet tubular nou cu tuburi din beton armat D=600 mm, cu timpane denivelate+camera de cadere, dimensiuni 1,40 x 1,20 x 1,20 m, parapet de protectie de tip semigreu, fundatii adancite de parapet, inchideri tip "laba de urs" pentru parapet, marcaje rutiere discontinue, indicatoare rutiere.

- **Coordonatele punctelor limită ale axului proiectat pentru drumul studiat (inceput si sfarsit drum) sunt:**

Drum auto forestier Cungrea		
Pichet (ax drum)	X [m]	Y [m]
P1 (inceput proiect)	383596,184	463109,156
P60 (sfarsit proiect)	383552,647	462247,791

#### ○ **Situatia actuala**

Terenul aferent domeniului public al drumului (CF nr. 81662) este marginit pe majoritatea traseului padure, fond forestier in stat, iar pe alocuri este delimitat de garduri care imprejmuiesc proprietati private.

În plan, traseul drumului urmărește îndeaproape proprietățile fiind format din aliniamente racordate cu curbe negeometrizate. Drumul analizat prezinta un traseu sinuos, cu raze de curbura foarte mici, specifice traseelor din zonele de deal.

In profil longitudinal, drumul analizat se incadreaza la valori ale declivitatilor cuvalorimedii in general specificezonei, dar se înregistreazăsideclivități de pana la 13 %.

In sectiune transversala, partea carosabilă a drumului studiat este alcătuită in prezent dintr-o singura bandă de circulație, cu lățimea părții carosabile de cca. 3–5 m, cu acostamente impietruite, care nu se deosebesc de partea carosabila. Pe tronsoanele de drum analizat, suprafata de rulare este situată la nivelul terenului sau in mic debleu.

Structura rutiera investigata este flexibila. Situatia existentă a drumului prezinta caracteristicile unui drum pietruit cu grosimi între 23 ... 27 cm, cu viabilitate relativ redusă.

Din punct de vedere al stabilității, terenul se prezintă în condiții bune de stabilitate geotehnica, sectoarele de teren studiate nefiind afectate de fenomene vizibile de alunecări de teren, surpări, eroziuni sau alte fenomene geologice care sa pună în pericol stabilitatea obiectivelor proiectate.

Stabilitatea actuala a terenului este corespunzatoare in sensul ca nu se observa fenomene fizico-mecanice active: alunecari de teren, eroziuni etc.

#### ○ **Situatia proiectata**

Situatia proiectata a avut in vedere asigurarea urmatoarelor date tehnice de baza la nivelul drumului auto forestier Cungrea:

- clasa tehnica V, conform Ordonantei 43/1997 si OMT nr. 1295/2017;

- categoria de importanta "C" normala conform HG 766/1997 si Legii 10/1995;
- latime platforma drum in cale curenta: 3,50 m (pana la 6,00 m in zona largirilor locale);
- latime parte carosabila in cale curenta drum: 2,75 m (pana la 5,25 m in zona largirilor locale);
- platforme de intalnire, supralargiri in curbe si largiri locale;
- nr. benzi de circulatie: o banda de circulatie;
- latime acostamente consolidate cu acelasi sistem rutier ca partea carosabila: 2 x 0,375 m;
- viteza de proiectare: min. 20 km/h;
- panta transversala carosabil:  $i = 2,5\%$ ;
- panta transversala acostamente:  $i = 2,5\%$ ;
- podet tubular din tuburi prefabricate din beton  $\varnothing 600$  mm;
- camere de cadere 1,40x1,20x1,20 m in zona podetului tubular trasversal (la captare);
- parapete de protectie de tip semigreu + inchideri tip "laba de urs";
- fundatii adancite de parapete;
- marcaj si indicatoare rutiere.

Pe intreg traseul vor fi necesare urmatoarele lucrari principale:

- corectarea geometriei traseului in ambele planuri (longitudinal si transversal);
- aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzatori categoriei drumului din care face parte;
- executia de podet tubular nou din tuburi prefabricate din beton;
- executia de camera de cadere la podet transversal;
- completarea infrastructurii existente prin aport de material pietros (balast);
- executia unui strat din balast stabilizat cu ciment ca strat de baza;
- geogrila cu rol de armare, prevenire si intarziere a aparitiei fisurilor intre stratul din balast stabilizat cu ciment si stratul de binder;
- asternerea straturilor de beton asfaltic (binder + uzura);
- executarea acostamentelor cu acelasi sistem rutier ca partea carosabila;
- executia de parapete de protectie pe fundatie adancita pentru siguranta circulatiei;
- executia de marcaje si indicatoare rutiere pentru siguranta circulatiei

*Atat pe timpul executiei, cat si dupa finalizarea lucrarilor nu vor fi ocupate terenuri suplimentare, lucrarile incadrandu-se in reabilitarea/modernizarea unui drum existent si a zonelor adiacente acestuia, cu aducerea, in parametri ceruti de standardele de proiectare in domeniul rutier.*

### **Traseul in plan**

La studiul si proiectarea traseului s-a avut in vedere evitarea expropriilor, astfel incat toata suprafata utila sa se pastreze in limita domeniului public (conform CF nr. 81662). Modificarile pozitiei axului drumului sunt minore si se refera la cele operate pentru asigurarea elementelor geometrice cat mai aproape de standardele in vigoare. Astfel, elementele geometrice au fost alese pe cat posibil in conformitate cu STAS 2900-89 si STAS 863-85.

In plan, drumul auto forestier prezinta un traseu specific zonelor usor colinare si de deal prezentand aliniamente relativ lungi pe zonele fara panta ( $<7\%$ ) si scurte pe zonele cu panta mare ( $>7\%$ ), racordate printr-un numar total de 15 curbe cu raze cuprinse intre  $10,80 \div 400$ m si cinci faranturi cu unghiuri cuprinse intre  $197,20g \div 197,76g$  (conform planului de situatie, plansele 2D – 6D).

Traseul proiectat in plan pe drumul studiat are o lungime totala reala de 1173 m si se suprapune in totalitate pe traseul drumului existent, fara afectarea limitelor de proprietate, rezultand o suprafata totala carosabila + acostamente,  $S_{C \text{ total}} = 5384 \text{ mp}$  (inclusiv platforme de intalnire, supralargiri in curbe si largiri locale).

Functie de conditiile din teren, pentru asigurarea depasirilor si petrecerilor intre vehicule, pe zonele de aliniament, au fost proiectate platforme de intalnire (o latime totala de 5,70 m – parte carosabila + acostamente), in urmatoarele pozitii:

- intre pich. P7+20m si pich. P8+10m – amplasare platforma intalnire stg.;
- intre pich. P21+15m si pich. P22+10m – amplasare platforma intalnire stg.;
- intre pich. P50+12m si pich. P51+10m – amplasare platforma intalnire stg.;

Pentru siguranta circulatiei si pentru o petrecere mai usoara a doua autovehicule in acelasi timp, in acelasi punct, pe zona de curbe cuprinsa intre pich. P27 (km 0+519,59) si pich. P47 (km 0+864,24), platforma drumului (parte carosabila + acostamente consolidate cu acelasi sistem rutier), se va realiza cu latimea de 6,00 m.

### **Profilul in lung**

Linia rosie proiectata prezinta declivitati specifice traseelor din zonele de deal. Cotele proiectate urmaresc in mare masura cotele existente pentru evitarea volumelor excesive de sapaturi si umpluturi ca urmare a existentei limitelor cadastrale in vederea realizarii de taluze noi (de rambleu sau debleu).

Declivitatile in profil longitudinal pentru drumul analizat sunt date de configuratia terenului si de cotele impuse la accesese in proprietati, acestea variind intre 0.25% ÷ 12,99%.

Racordarile verticale ale liniei rosii au fost proiectate pentru valori ale lui  $m > 0.5\%$  cu arc de cerc, iar pentru valori ale lui  $m \leq 0.5\%$  cu franturi verticale.

La trasarea pichetilor (axul drumului) se va tine cont de cotele proiectate din profilele transversale curente, profilele longitudinale si inventarul de coordonate picheti.

### **Profilul transversal tip**

In profil transversal, drumul se executa in forma de acoperis cu doua versante plane inclinate spre marginile drumului (spre santurile existente) dar si cu panta unica din necesitatea realizarii unui profil convertit in curbe. Panta transversala este de 2,5% corespunzatoare imbracamintilor asfaltice. Acostamentele se vor executa din aceleasi materiale ca partea carosabila, cu panta de 2.5%.

Profilul tip proiectat pe drumul auto forestier va avea partea carosabila pentru o banda de circulatie cu latimea de 2,75 m si doua acostamente consolidate cu acelasi sistem ruter ca partea carosabila de 0,375 m fiecare. S-au prevazut largiri in curbe si platforme de intalnire pentru petrecerea in siguranta a vehiculelor.

### **Profilul tip proiectat pe drumul auto forestier Cungrea se prezinta astfel:**

- **Profil transversal tip 1** – se aplica intre pichetii P1 ÷ P60 (Km 0+000 ÷ Km 1+173). Latimea partii carosabile va fi  $l = 2,75\text{m}$  (o banda de circulatie + platforme de intalnire / supralargiri in curbe / largiri locale stanga sau dreapta) + doua acostamente de 0,375 m fiecare;

Latimea platformei drumului (parte carosabila+acostamente) care se va executa va fi urmatoarea:

- 4,50 m între pich. P1 si pich. P3;
- racordare de la 4,50 m la 3,50 m între pich. P3 si pich. P4, pe lungimea L=10 m;
- 3,50 m între pich. P4 si pich. P4+16 m;
- racordare de la 3,50 m la 3,90 m între pich. P4+16 m si pich. P5, pe lungimea L=10m;
- 3,90 m între pich. P5 si pich. P7 (se adauga supralagire in curba dreapta);
- racordare de la 3,90 m la 3,50 m între pich. P7 si pich. P7+10 m, pe lungimea L=10 m;
- 5,70 m între pich. P7+20 m si pich. P8+10 m (amplasare platforma intalnire stanga);
- racordare de la 5,70 m la 3,50 m între pich. P8+10 m si pich. P8+20 m, pe lungimea L=10 m;
- 3,50 m între pich. P8+20m si pich. P12+10m;
- racordare de la 3,50 m la 3,75 m între pich. P12+10 m si pich. P13, pe lungimea L=10 m;
- 3,75 m între pich. P13 si pich. P15 (se adauga supralagire in curba stanga
- racordare de la 3,75 m la 3,50 m între pich. P15 si pich. P16+3 m, pe lungimea L=10 m;
- 3,50 m între pich. P16+3 m si pich. P18+6 m;
- racordare de la 3,50m la 3,80m între pich. P18+6 m si pich. P19, pe lungimea L=10 m;
- 3,80 m între pich. P19 si pich. P21 (se adauga supralagire in curba stanga
- racordare de la 3,80 m la 5,70 m între pich. P21 si pich. P21+15 m, pe lungimea L=15 m;
- 5,70 m între pich. P21+15 m si pich. P22+10 m (amplasare platforma intalnire stanga);
- racordare de la 5,70m la 3,50m între pich. P22+10m si pich. P22+20m, pe lungimea L=10m;
- racordare de la 3,50m la 4,70m între pich. P22+20m si pich. P24, pe lungimea L=25m;
- 4,70 m între pich. P24 si pich. P26 (se adauga supralagire in curba dreapta);
- racordare de la 4,70 m la 6,00 m între pich. P26 si pich. P27, pe lungimea L=19 m;
- 6,00 m între pich. P27 si pich. P47;
- racordare de la 6,00 m la 4,00 m între pich. P47 si pich. P48, pe lungimea L=8 m;
- 4,00 m între pich. P48 si pich. P50;
- racordare de la 4,00 m la 5,70 m între pich. P50 si pich. P50+12 m, pe lungimea L=12 m;
- 5,70 m între pich. P50+12 m si pich. P51+10 m (amplasare platforma intalnire stanga);
- racordare de la 5,70 m la 4,00 m între pich. P51+10 m si pich. P52, pe lungimea L=10 m;
- 4,00 m între pich. P52 si pich. P54;
- racordare de la 4,00 m la 3,50 m între pich. P54 si pich. P54+10 m, pe lungimea L=10 m;
- 3,50 m între pich. P54+10 m si pich. P58+19 m;
- racordare de la 3,50 m la 4,50 m între pich. P58+19 m si pich. P59, pe lungimea L=10 m;
- 4,50 m între pich. P59 si pich. P60;

### **Structura rutiera proiectata:**

Sistemul rutier proiectat prezinta urmatoarea alcatuire:

- strat de rulare, 4 cm grosime dupa compactare, din beton asfaltic BAPC 16 rul 50/70 (BAPC16) conf. SR EN 13108-1 (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat de legatura, 6 cm grosime dupa compactare, din beton asfaltic BADPC 22.4 leg 50/70 (BADPC22.4) conf. SR EN 13108-1 (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- geogrila cu rol de armare, prevenire si intarziere a aparitiei fisurilor;
- 15 cm grosime strat din agregate naturale (balast) stabilizate cu ciment, conf. STAS 10473/1;
- completare 10 cm grosime fundatie din balast (agregate naturale de balastiera neconcasate, sort 0-63mm, prelucrate prin sortare), conf. STAS 6400, SR EN 13242+A1;
- 23 ... 27 cm grosime pietruire existenta (se reprofileaza).

Se vor mentine santurile actuale din pamant pe pozitie, fiind asigurata in permanenta buna functionare a acestora, in special prin curatarea lor in urma precipitatiilor abundente, care pot sa aiba loc in decursul anului.

Pe zonele cu declivitate peste 7%, pe suprafata carosabila cuprinsa intre pichetii P21 ÷ P52 (Km 0+400 ÷ Km 0+950, S = 3000 mp), suplimentar pe stratul de uzura se va prevedea tratament de suprafata, de asprire, tip clutaj executat la cald (conf. normativ CD16/2000), cu criblura sort 8-16 sau 16-25, neanarobata sau prenarobata cu 1.5...1.8% bitum.

Realizarea clutajului se va face, de regula, mecanizat prin raspandirea continua si uniforma a 8...12 kg/mp criblura pe stratul precompactat in prealabil cu cilindru compactor greu prin 4...6 treceri pe aceiasi urma.

Compactarea finala se va face dupa raspandirea criblurii la o temperatura de 90...100 °C prin 10...12 treceri pe aceiasi urma. Darea in circulatie se va face numai dupa racirea asfaltului. Se va urmari ca raspandirea criblurii de clutaj si compactarea acesteia sa se faca atunci cand temperatura mixturii din strat are o valoare de 90...110 °C, asigurandu-se astfel o fixare corespunzatoare si evitarea inglobarii complete a criblurii sau desprinderea acesteia.

Pentru prevenirea si intarzierea aparitiei fisurilor, intre stratul de balast stabilizat cu ciment si stratul de binder, s-a prevazut geogrila cu rol de armare, cu urmatoarele caracteristici:

- rezistenta la tractiune = min. 45 KN/m (masurata pe ambele directii - longitudinal si transversal);
- elongatia la rupere va fi cuprins intre 2 – 3 %
- dimensiune ochiuri = min. 25 x 25mm;
- rezistenta la temperaturi ridicate = min. 180°C;
- sa adere la straturile din mixtura asfaltica;
- sa reziste la actiunea alcalilor.

#### ❖ **Asigurarea utilitatilor:**

Modernizare drumului auto forestier Cungrea, in lungime aproximativ 1,200 km nu necesita racordarea la retele edilitare. In zona de executie a acestor lucrari nu exista retele edilitare.

Lucrarile de modernizare sunt amplasate din punct de vedere administrativ-teritorial pe raza comunei Cuca, in extravilanul acesteia si face legatura intre satele Carcesti si Crivatu, si faciliteaza accesul locuitorilor din satul Carcesti catre centrul comunei.

Din punct de vedere al cailor de comunicatie, lucrarile de drum proiectate sunt pe amplasamentul actual al drumului existent pietruit (CF nr. 81662), accesul catre amplasamentul lucrarilor facandu-se din drumul comunal DC 190 Moraresti – Carcesti, aprape de iesirea din satul Carcesti, la dreapta.

**b) cumularea cu alte proiecte existente si/sau aprobate** – proiectul propus prevede modernizarea drumului auto forestier Cungrea, in lungime reala dupa geometrizare ridicare topo de L = 1,173 km, situat in comuna Cuca, judetul Arges, prin refacerea infrastructurii si suprastructurii drumului, executia de podete tubulare noi in vederea asigurarii scurgerii apelor provenite din precipitatii si descarcarii la emisarii existenti in zona, realizarea de elemente privind siguranta circulatiei (indicatoare si marcaje rutiere, parapete de protectie si fundatie adancita pentru parapete).

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

Lucrările de construcție a drumului necesită materiale de construcție de tipul: piatră spartă, balastru, agregate minerale - nisipuri (la preparare beton asfaltic și mixtura asfaltică). Lucrările se desfășoară pe drumul existent, nu se fac extinderi de carosabil.

**d) producția de deșeuri:** deșeurile rezultate vor fi colectate selectiv și vor fi preluate de către unități autorizate în valorificare (după caz);

**In faza de executie se vor genera urmatoarele tipuri de deseuri:**

- deșeuri municipale amestecate;
- deseuri tehnologice: pământul excedentă rezultat din săpături, recipiente de transport a combustibililor și a lubrifianților, anvelope uzate, piese uzate, etc.

Acestea vor fi stocate temporar în spații special amenajate, în interiorul amplasamentului analizat, până la predarea lor la agenți economici autorizați în valorificare/eliminare, cu care titularul de proiect va încheia contracte.

Constructorul va amenaja, dota și întreține corespunzător zonele proprii de stocare temporară în locația pusă la dispoziție de beneficiar, de a organiza descărcarea/incărcarea și manipularea materialelor, de a asigura gestiunea tuturor bunurilor aprovizionate pentru realizarea lucrărilor conform prevederilor proiectului.

Stocarea temporară a deșeurilor se va face ordonat, pe sortimente și tipodimensiuni, astfel încât să se excludă pericolul de rasturnare, rostogolire, incendiu, etc, iar dimensiunile și greutatea stivelor vor asigura stabilitatea acestor.

**Titularul proiectului va transmite la APM Argeș la finalizarea realizării proiectului - situația privind cantitățile de deșeuri generate din construcții și modul de gestionare a acestora.**

**Stocarea temporară a deșeurilor** care pot fi reutilizate/reciclate se va realiza într-o zonă special amenajată, în cadrul organizării de șantier, în containere metalice specializate.

**e) emisiile poluante, inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort:**

- în perioada de realizare a proiectului: local, în zona de lucru, emisii de la mijloacele de transport/utilajele utilizate - va fi determinat în cadrul Raportului privind Impactul asupra Mediului;

**AER**

In perioada de realizare a proiectului:

✓ Emisiile fugitive se vor determina ca imisii la limita amplasamentului; acestea nu vor depăși valorile stabilite de Legea 104/15.06.2011 privind calitatea aerului inconjurător, respectiv:

Indicator	Perioada de mediere	Valoare Limita
Particule în suspensie (PM10)	24 h	50 µg/mc

✓ Conform Standardul de calitate pentru aerul ambiental nr. 12574/1987, concentrațiile maxime admisibile ale substanțelor chimice poluante nu vor depăși următoarele valori:



Indicator	Perioada de mediere – medie de lunga durata	Valoare Limita
Pulberi in suspensie	zilnica	0,15 mg/mc

### APA

*Nu este cazul.*

### SOL

✓ Valorile concentratiilor indicatorilor poluanti specifici activitatii, prezenti in perimetrul societatii, nu vor depasi limitele prevazute in Ordinul M.A.P.P.M. nr. 756/1997.

### ZGOMOT

✓ In perioada de realizare a proiectului, activitatile ce se vor desfasura pe amplasament nu trebuie sa produca zgomote care sa depaseasca limitele prevazute in SR 10009/2017 Acustica - limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant.

#### **f) poluarea și alte efecte negative:**

- in perioada de realizare a proiectului: local, in zona de lucru, emisii de la mijloacele de transport/utilajele utilizate - va fi determinat in cadrul Raportului privind Impactul asupra Mediului
- se vor respecta prevederile legislației de mediu în vigoare;

#### **g) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;**

- va fi determinat in cadrul Raportului privind impactul asupra mediului.

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

- va fi determinat in cadrul Raportului privind impactul asupra mediului.

### **2) Localizarea proiectelor**

*- utilizarea existentă a terenului –*

Drumul comunal care se va moderniza este situat in intravilanul si extravilanul comunei Cuca, si face parte din domeniul public al comunei, aflat in administrarea Consiliului local, aprobat prin H.G. nr. 205/2023 si HCL nr. 13/26.04.2023.

Suprafata totala carosabila drum in calea curenta+ racorduri (platforme intalnire, supralargiri in curbe, largiri locale) este Sc.tot = 5384 mp.

Lungime drum, L=1173 m; Latime platforma drum, l=3,50 m din care:

- latimea partea carosabila, l=2,75 m;
- latime acostamente, l=2 x 0,375 m.

#### **Areale sensibile:**

Amplasamentul obiectivului de investitie se suprapune parțial cu **situl Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana.**

*- relativa abundență a resurselor naturale din zonă, calitatea și capacitatea regenerativă a acestora:*

Lucrările propuse prin proiect se vor desfășura pe drumul existent, nu se fac extinderi de carosabil. Prin specificul său implementarea proiectului necesită nisip, piatră spartă, balastru, materii prime ce se vor aproviziona de la agenți economici autorizați. Aprovizionarea cu materii prime rămâne la latitudinea antreprenorului.

- *capacitatea de absorbție a mediului, cu atenție deosebită pentru:*

- a) zone umede – nu este cazul;
- b) zonele costiere – nu este cazul;
- c) zonele montane și cele împădurite – terenul aferent domeniului public al drumului (CF nr. 81662) este marginit pe majoritatea traseului de pădure, fond forestier în stat, iar pe alocuri este delimitat de garduri care împrejmuesc proprietăți private;
- d) parcurile și rezervațiile naturale – nu este cazul;
- e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislația în vigoare, cum sunt: zone de protecție a faunei piscicole, bazine piscicole naturale și bazine piscicole amenajate etc. – nu este cazul;
- f) zonele de protecție specială, 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 de Guvern nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitare și hidrogeologice: **amplasamentul obiectivului de investiție se suprapune parțial cu situl Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana;**
- g) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislație au fost deja depășite – nu s-au înregistrat astfel de situații;
- h) ariile dens populate – nu este cazul;
- i) peisajele cu semnificație istorică, culturală și arheologică – nu este cazul;

### 3) Caracteristicile impactului potențial

- a) *extinderea impactului: aria geografică și numărul persoanelor afectate* - va fi determinat în cadrul Raportului privind impactul asupra mediului,
- b) *natura transfrontieră a impactului* – nu este cazul;
- c) *mărimea și complexitatea impactului* – va fi determinat în cadrul Raportului privind impactul asupra mediului;
- d) *probabilitatea impactului* – va fi determinat în cadrul Raportului privind impactul asupra mediului;
- e) *durata, frecvența și reversibilitatea impactului* – va fi determinat în cadrul Raportului privind impactul asupra mediului;

### **II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării evaluării adecvate sunt următoarele:**

- proiectul propus **intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare - **amplasamentul analizat se suprapune parțial cu situl Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana.**

### **III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă sunt următoarele:**

- proiectul propus **nu intră** sub incidența prevederilor art. 48 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;

Depunerea solicitării a fost adusă la cunoștința publicului prin afisare la sediul primăriei comunei Cuca, județul Argeș, nr. înregistrare 4618/20.11.2023, prin publicare în ziarul „Curierul zilei” în data de 23.11.2023, a fost afișată pe pagina de web și la sediul APM Argeș. De la publicarea anunțului nu s-au înregistrat solicitări de informații sau comentarii referitoare la proiect.

**Realizarea acestui proiect se face cu respectarea următoarelor condiții:**

- respectarea tuturor avizelor aferente proiectului emise de alte autorități;
- **este interzisă schimbarea destinației investiției fără acceptul autorităților;**
- **se va notifica Agenția pentru Protecția Mediului Argeș dacă intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii actului de reglementare, precum și asupra oricăror modificări ale condițiilor care au stat la baza emiterii acestuia;**
- **nu se vor afecta proprietățile private fără acordul proprietarilor;**
- **respectarea prevederilor Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana, aprobat prin Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr. 1201/2016;**
- respectarea prevederilor Ordinului M.A.P.P.M. nr. 756/1997, pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului;
- 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 SR 10009/2017;
- monitorizarea eficacității măsurilor de atenuare a potențialului impact ținând seama de limitele impuse prin reglementările în vigoare.
- aplicarea- în caz de necesitate- a măsurilor de prevenire și de combatere a poluării accidentale cu respectarea prevederilor legislației în vigoare;
- menținerea calității aerului în limitele concentrațiilor maxime admisibile prevăzute în legislația în vigoare;
- utilizarea celor mai bune tehnologii existente din punct de vedere economic și ecologic în deciziile investiționale;
- integrarea în realizarea proiectului a măsurilor privind protecția și conservarea speciilor și habitatelor specifice care au stat la baza desemnării ariei naturale protejate de interes comunitar- Situl Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana;
- asigurarea statutului de conservare a speciilor și habitatelor protejate din Situl Natura 2000 ROSCI0354 Platforma Cotmeana;
- neafectarea factorilor de mediu atât pe perioada executării lucrărilor de construcție, cât și în perioada de funcționare a obiectivelor propuse prin proiect;
- executarea lucrărilor conform proiectului avizat;
- este interzisă depozitarea de deșeuri, substanțe toxice sau substanțe periculoase;

- execuția sub supraveghere a lucrărilor, pentru evitarea disconfortului, îndepărtarea resturilor de materiale și refacerea terenului;
- respectarea prevederilor OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu completările și modificările ulterioare;
- se va păstra curatenia la locul stabilit pentru depozitarea deșeurilor;
- colectarea în sistem uscat, a scurgerilor accidentale de carburanți prin utilizarea de materiale absorbante cu eficiență ridicată;
- deșeurile rezultate din colectarea scurgerilor accidentale se vor depozita în recipiente specializate, amplasate pe platforma din incintă –se vor gestiona ca deșeuri periculoase;
- lucrările necesare organizării de șantier se vor desfășura numai pe terenul proprietate a beneficiarului;
- cazarea muncitorilor nu se va face în organizarea de șantier, exceptând personalul desemnat pentru paza materialelor și șantierului;
- *organizarea de șantier pentru lucrările solicitate se va asigura numai în incintă, fără a afecta proprietățile vecine și rețele edilitare existente;*
- se va asigura depozitarea materialelor, utilajelor și a echipamentelor în condițiile impuse de fumizori, luându-se măsuri de paza și protecție a acestora. Materialele, utilajele și uneltele necesare pentru realizarea proiectului vor fi depozitate la fața locului, fără a se folosi domeniul public în scopul depozitării;
- se vor monta panouri de avertizare pe drumurile de acces. Se vor evita deversările accidentale de ulei sau produse petroliere. Schimburile de ulei și alimentarea cu combustibil se va face doar la unități specializate;
- înainte de începerea oricăror lucrări se vor lua toate măsurile P.S.I ce se impun pentru executarea lucrărilor în condiții de siguranță;
- se va asigura curățarea mijloacelor de transport și a utilajelor, astfel încât la intrarea pe drumurile publice să se evite murdărirea acestora;
- se va asigura ordinea și curatenia permanentă a locurilor și spațiilor aferente amplasamentului investiției;
- se va asigura încărcarea și etansarea vehiculelor ce efectuează transportul materialelor rezultate, pentru a preveni prăsierea lor;
- execuția sub supraveghere a lucrărilor, pentru evitarea disconfortului, îndepărtarea resturilor de materiale;
- **evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului;**
- echipamentele generatoare de zgomot vor fi prevăzute cu atenuatoare de zgomot;
- depozitarea materialelor rezultate, amenajarea de șantier se vor face astfel încât impactul să se limiteze strict la suprafața amplasamentului;
- să se degajeze de îndată zonele în lucru de pamant, moloz și 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;
- folosirea de utilaje moderne dotate cu motoare ale căror emisii respectă prevederile standardelor și normativelor în vigoare;
- reducerea vitezei de circulație a vehiculelor grele pentru transportul deșeurilor rezultate din demolări;
- verificarea vehiculelor care transportă materiale /deșeuri, pentru a nu răspândi materiale in afara arealului de lucru;
- stropirea cu apă a deșeurilor depozitate temporar pe amplasament (în perioadele lipsite de precipitații). La activitățile generatoare de praf se vor umezi suprafețele de lucru, în special in perioadele cu temperaturi ridicate și umiditate redusă;
- utilizarea -în funcție de caz- a soluțiilor speciale care măresc eficiența apei în fixarea prafului;
- diminuarea la minimum a înălțimii de descărcare a materialelor care pot genera emisii de particule;
- stabilirea unui timp cât mai scurt de stocare temporară pe amplasament a deșeurilor generate, la locul de producere, pentru a impiedica antrenarea lor de catre vânt și, implicit, poluarea aerului din zonă;
- realizarea lucrărilor de transport a deșeurilor în perioade fără curenți importanți de aer și aplicarea unor masuri suplimentare de minimizare a emisiilor: ex.stropirea căilor rutiere, acoperirea cu prelate a mijloacelor de transport;
- respectarea standardelor și a normativelor în vigoare pentru lucrările efectuate pentru asigurarea exigențelor privind calitatea lucrărilor în construcții;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- intretinerea corespunzatoare a motoarelor mijloacelor de transport si a utilajelor si verificarea periodica;
- implementarea unui sistem modern de iluminat; instalarea de echipamente specifice pentru eficientizarea consumului de energie;
- constructorul are obligația elaborării și implementării unui plan de management de mediu pentru perioada de execuție a proiectului care va include: măsuri privind gestionarea deșeurilor rezultate și a substanțelor periculoase (dupa caz), prevenirea/limitarea nivelului de zgomot, emisiilor de pulberi;
- informarea A.P.M. Arges, GNM-SCJ Arges si a populatiei din zona in caz de poluari accidentale, imediat de la producerea acestora, suportarea prejudiciilor cauzate.

**Proiectul propus necesită parcurgerea celorlalte etape ale procedurii de evaluare a impactului asupra mediului si ale procedurii de evaluare adecvata, si nu necesita**

parcursarea celorlalte etape ale procedurii de evaluare a impactului asupra corpurilor de apa.

***Titularul proiectului este răspunzător de toate daunele ce s-ar produce, sub acțiunea/inacțiunea sa, mediului înconjurător în toate componentele lui și are obligația să aplice atât măsurile de protejare a acestuia, cât și finanțarea și execuția operativă, în condițiile legii, a oricăror lucrări/bunuri/servicii/instalații de trebuință pentru neafectarea mediului înconjurător.***

**Prezenta decizie este valabilă numai pentru proiectul supus avizării.**

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

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

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292 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 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**

**Intocmit,  
ing. Ecaterina COSTACHE**

**Intocmit,  
geograf Maria Adriana DIACONESCU**