 **Ministerul Mediului**

**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistrița-Năsăud** |

**DECIZIE INIȚIALĂ din 5.04.2017**

 Urmare a notificării depuse de **PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BISTRIȚA,** cu sediul în municipiul Bistrița, Piața Centrală, nr. 6, județul Bistrița-Năsăud, privind prima versiune a planului **„PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ BISTRIȚA”**, solicitare înregistrată la Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistrița sub nr. 2939/16.03.2017, cu ultima completare la nr. 3788/3.04.2017, în baza:

 - HG nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia, cu modificările și completările ulterioare;

 - OUG nr. 195/2005 privind protecţia mediului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;

 - HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe, cu modificările și completările ulterioare;

 **AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BISTRIȚA-NĂSĂUD,**

 - urmare a consultării titularului planului, a autorității de sănătate publică și a autorităților interesate de efectele implementării planului în cadrul ședinței Comitetului Special Constituit din 5.04.2017,

 - în urma parcurgerii etapei de încadrare conform HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe,

 - în conformitate cu prevederile art. 5, alin. 3, litera a) și a Anexei 1 – Criterii pentru determinarea efectelor semnificative potențiale asupra mediului din HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe,

 - urmare a informării publicului prin anunţuri repetate şi în lipsa oricărui comentariu din partea publicului,

**decide:**

***planul*** *„PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ BISTRIȚA”,**amplasat în municipiul Bistrița, judeţul Bistrița-Năsăud,*

***titular:*** *PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BISTRIȚA,* cu sediul în Piața Centrală, nr. 6*,*

***nu necesită evaluare de mediu, nu necesită evaluare adecvată și se adoptă fără aviz de mediu.***

**Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare sunt:**

**I. Caracteristicile planurilor şi programelor cu privire, în special, la:**

*a) gradul în care planul sau programul creează un cadru pentru proiecte şi alte activităţi viitoare fie în ceea ce priveşte amplasamentul, natura, mărimea şi condiţiile de funcţionare, fie în privinţa alocării resurselor:*

 Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) este un document strategic care stă la baza finanțării proiectelor, care analizează şi stabileşte o serie de strategii de dezvoltare în ceea ce priveşte mobilitatea urbană.

 Planul are ca finalitate definirea unor seturi de proiecte şi politici integrate, precum şi a unei sume de măsuri care corespund nevoilor de mobilitate crescute şi complexe din prezent, având în vedere şi proiecţiile de viitor .

 Aria de acoperire geografică a PMUD, respectiv aria în care sunt propuse proiectele dezvoltate în scenariile detaliate în cadrul planului, se constituie din zona administrativ teritorială a municipiului Bistrița, încluzând atât intravilanul localităților componente, cât și spațiul de teren extravilan dintre acestea.

 Aria de studiu a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Bistrițaacoperă pe lângă aria teritoriului administrativ a municipiului și întreaga suprafață periurbană a acestuia, așa cum a fost delimitat prin Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal (PATZ), documentație finalizată în anul 2006, constituindu-se intr-o suprafață de 319 km².

 Periurbanul municipiului Bistrița cuprinde următoarele localități:

• comuna Șieu-Măgheruș, cu satele Șieu-Măgheruș, Sărățel, Crainimăt, Arcalia, Chintelnic, Podirei și Valea Măgherușului,

• comuna Dumitra, cu satele Dumitra, Cepari și Tărpiu,

• comuna Budacu de Jos, cu satele Budacu de Jos, Jelna, Buduș, Monariu,

• comuna Livezile, cu satele Livezile, Dumbrava, Valea Poienii, Dorolea și Cușma.

Lista de proiecte propuse prin Plan include un număr de 33 proiecte de bază și 20 proiecte suport, astfel:

**B1** Linie verde de transport public utilizând mijloace de transport cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă – linie nouă de transport public, benzi dedicate, stații de transport, e-ticketing și achiziție, depou și stații de încărcare;

**B2** Reconfigurarea axei de transport public pe traseul str. Gării – b-dul Decebal – str. Andrei Mureșanu – str. Năsăudului cu realizarea de benzi dedicate transportului public, piste pentru cicliști, trotuare, stații transport;

**B3** Centru intermodal de transport public – cuprinde inclusiv centru de monitorizare trafic (zona gării şi a autogării);

**B4** Amenajare piste de ciclişti în municipiul Bistriţa – etapa I – trasee urbane utilitare;

**B5** Trasee pietonale și piste pentru cicliști în centrul istoric (15 străzi) / (Reabilitare şi modernizare străzi în zona centrală – etapa II, Municipiul Bistriţa);

**B6** Regenerare urbană a centrului istoric Bistrița – pasaje și alei pietonale și spații verzi. (Regenerare urbană a centrului istoric, etapa 2) 2015-2020;

**B7** Modernizare Piaţa Centrală – zonă pietonală și spații verzi;

**B8** Amenajare strazi in zonele noi de locuințe: Busuiocului, Bujorului, Lavandei, Macului, Armoniei, Remus Cristian Bucur, Secundara 7 Sigmir, Pajistei, Valea Ghinzii, Dinu Lipatti, Gheorghe Dima, Valea Castailor, Bradului, Vasile Lucaciu, Orizontului, Viile cu Pomi, Sergiu Celibadache;

**B9** Crearea de trasee noi de transport public pentru acoperirea zonelor cu transport public deficitar: Viisoara-Unirea, prin centrul istoric (linia verde); Autogara-Ștefan cel Mare (pe drumul de centura); Str. Năsăudului (Spitalul Județean)- Str. Valea Ghinzii (pârtia de ski);

**B10** Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii rutiere de pe str. Tărpiului la un profil de minim două benzi pentru traficul de urcare (din care una dedicată transportului în comun) şi una de coborâre, pistă de cicliști și trotuare, în vederea fluidizării traficului la orele de vârf;

**B11** Optimizarea accesului pe Drumului Cetăţii la intersecție cu str. Tărpiului și str. Soarelui, prin amenajarea de girații și bretele de acces, în vederea rezolvării punctelor de intersecţie problematice între Drumul Cetăţii şi transversalele spre cartierele din nordul acesteia, urmărindu-se fluidizarea şi siguranţa circulaţiei;

**B12** Obligativitatea virajului la dreapta pentru ieşirea de pe parcelele adiacente Drumului Cetăţii, astfel încăt fluxul Vest-Est, de accesibilitate a zonei industriale, să rămână cât mai puţin afectat;

**B13** Amenajarea străzii de legătură: Colibiţei – Arţarilor;

**B14** Reabilitarea podurilor existente peste râul Bistrița;

**S1** Amenajarea circulaţiei pe str. Arţarilor, în zona pieţei Decebal;

**S2** Amenajarea str. Faleza;

**S3** Realizarea unui drum de acces şi a utilităţilor aferente amplasamentului complexului sportiv polivalent din Municipiul Bistriţa;

**S4** Amenajare pasaj pietonal B-dul Independenței – str. Iosif Vulcan;

**S5** Implementarea unor măsuri de limitare a vitezei autovehiculelor la valorile prescrise pe axele Bd. Libertăţii, Bd. Republicii şi Calea Moldovei, pentru o mai bună siguranţă a circulaţiei;

**S6** O mai bună accesibilitate a transportului în comun pe tronsonul Drumului Cetăţii între str. Tărpiului şi str. Lucian Blaga, prin propunerea şi amplasarea noi stații în alveolă;

**S7** Construirea şi modernizarea de staţii de transport public pe traseul drumurilor naționale și judeţene;

**B15** Optimizarea accesului prin propunerea de poduri/punți pietonale noi peste râul Bistriţa: zona cartierului Independenţei Sud, zona Viişoara – str. Secundară 6, legătură în zona str. Emil Rebreanu şi zona str. Valea Ghinzii - 2020-2023;

**B16** Construirea unei variante Ocolitoare Sud;

**B17** Optimizarea/modernizarea locurilor de parcare existente şi realizarea de noi parcaje adiacente Centrului Istoric şi în zonele de locuinţe colective: piaţa Mihai Eminescu, Bistricioarei, Lupeni, Aleea Heniu, Piaţa Decebal, B18 Piaţa Independenţei Nord, Aleea Iasomiei și Sucevei;

**B18** Reabilitarea trecerilor la nivel cu calea ferată;

**B19** Realizare trei pasaje auto peste calea ferată: str. Romană, str. Grigore Pletosu, str. Sergiu Celibidache;

**B20** Extinderea traseelor de transport în comun în zonele noi de dezvoltare dense/periferice cu accesibilitate scăzută – str. Drumul Dumitrei Nou

**B21** Amenajare strazi in zonele noi de locuinte: Zavoaie, I.P. Reteganul, Aleea Jupiter, Aleea Luceafarului, Lempes, Crangului, Intrarea Viorelelor, Copala, Podgoriei, Bela Bartok, Arcasului, George Baritiu, Secundara 11 Viisoara, Secundara 12 Viisoara, Secundara 3 Sarata;

**B22** Creşterea accesibilităţii reţelei de transport în comun în areale precum: cvartale inaccesibile în zona Independenţei Nord (între str. Împăratul Traian, Gării, B-dul Independenţei şi Solomon Haliţă) şi zona Independenţei Sud (între str. Octavian Popa, Petru Maior şi Axente Sever) şi posibilitatea de extindere pe viitor, în funcţie de necesităţi;

**S8** Proiecte punctuale de amenajare a spaţiilor publice din cartierele de locuit și localitățile componente (prin asocierea cu zona piețelor, a centrelor de cartier, locurilor de joacă sau spațiilor verzi);

**S9** Amenajare de parcări de tip park&ride – Unirea, Viișoara și Drumul Năsăudului;

**S10** Conturarea de străzi urbane de categorie III şi III+, pe amplasamentele intravilanului – PUG 2013, din care se vor ramifica străzi secundare de folosinţă locală (IV);

**S11** Amenajarea de trasee pietonale spre poienile-repaus, dinspre zona de agrement de pe malul Bistriţei spre pădurea Codrişor și trasee pietonale în zona Wonderland;

**S12** Realizarea de spaţii publice asociate traseelor şi staţiilor de transport în comun;

**B23** Modernizare şi lărgire la două benzi pe sens a Drumului Cetăţii, proiect prevăzut cu realizare în etape, pe termen lung;

**B24** Realizarea unui sens giratoriu la intersecţia propusă dintre Simion Mandrescu şi DN17C, care să fluidizeze şi să segmenteze fluxul de trafic în funcţie de destinaţie: zona industrială, cartierele de locuinţe, comunicarea spre Năsăud, Salva, etc

**B25** Extinderea traseului Drumului Cetăţii în partea estică, până la intersecţia cu DN17, înainte de localitatea Livezile;

**B26** Realizarea unui drum expres cu patru benzi, spre Năsăud (tronsonul corespunzător UAT Bistrița);

**B27** Amenajarea străzii de legătură: Industriilor – Constantin Brăiloiu (Viişoara;

**B28** Amenajare piste de ciclişti în municipiul Bistriţa – etapa II;

**B29** Dezvoltarea unei reţele de piste pentru biciclişti care să conecteze localităţile componente şi înconjurătoare ale municipiul Bistriţa, inclusiv traseele de agreement;

**B30** Realizarea unui nod divizor la intersecţia propusă dintre Drumul Cetăţii şi DN17, care să fluidizeze şi să segmenteze fluxul de trafic în funcţie de destinaţie: zona industrială, cartierele de locuinţe, comunicarea spre Năsăud, Salva, etc.

**B31** Corelarea accesibilității în zonele noi de dezvoltare precum cea de-a lungul DJ151 spre Sigmir, cartierul ANL din zona Subcetate, zona la N de str. Simion Mândrescu, zona de-a lungul DN 17C spre Năsăud, aria pădurii Schullerwald, precum și în zona sudică Valea Ghinzii,Valea Jelnei,Valea Budacului, Zăvoaie, prin optimizarea rutelor de transport public;

**B32** Conturarea unui traseu colector la Nord de Drumul Cetăţii şi paralel cu traseul acestuia, care să preia descărcările auto, având un profil de două benzi pe sens cu acostament lărgit de 1,5 m pe sens;

**B33** Realizarea unei linii de transport „metrou la suprafaţă” Sărăţel – Livezile – Prundu Bârgăului, utilizând infrastructura căii ferate;

**S13** Implementarea proiectelor de restructurare a zonelor industriale, în vederea susţinerii şi întăririi centralităţilor urbane. Proiecte de prelungire şi completare a tramei stradale în zonele de restructurare urbană;

**S14** Înfiinţarea unor centre logistice de distribuţie a mărfurilor și realizarea legăturilor cu aceste centre (asociere inițială cu parcul industrial Sărata-Sărățel);

**S15** Conturarea traseelor drumurilor de „siguranţă”, pentru multiplicarea legăturilor cu localităţile Ghinda, Sigmir, Sărăţel și Slătinița;

**S16** Conturarea de străzi urbane de categorie III şi III+, pe amplasamentele propuse pentru extinderea intravilanului, din care se vor ramifica străzi secundare de folosinţă locală (IV);

**S17** Implementarea transportului în comun cu vehicule electrice sau hibrid, în zonele cartierelor de locuinţe;

**S18** Amenajarea unui sistem de parcaje şi garaje de tip park&ride în zona adiacentă centurilor oraşului (existentă şi propusă) şi arterelor majore de penetraţie, în relaţie directă cu funcţiunile importante din zona periurbană şi corelat cu transportul în comun;

**S19** Luarea de măsuri de reducere a poluării sonore a străzilor afectate din imediata vecinătate a Drumului Cetăţii (inclusiv traseul acestuia), zona str. George Enescu şi str. Compozitorilor;

**S20** Conturarea şi rezervarea de teren pentru traseul Bistriţa-Aeroport, printr-un drum de patru benzi, în situaţia în care aeroportul local rămâne o opţiune viabilă.

Prioritare, dintre acestea, se consideră:

***1.*** *Linie verde de transport public utilizând mijloace de transport cu motor electric, hibrid sau norma de poluare redusa* - prin plan se recomandă soluţia unei Linii verzi de transport public care utilizează autobuzul urban 60 cu culoar de circulaţie exclusivă (cale proprie). Lungimea liniei de transport este de aproximativ 12 km, pe traseul Viişoara-Bistriţa-Unirea, din care 1 km reprezentă lungimea parcursă pe străzile din zona centrală: Gheorghe Şincai, Dornei, Piaţa Unirii/ Bistricioarei.

Se presupune implementarea unui sistem centralizat de informare, comunicare, taxare şi monitorizare a traficului.

***2.*** *Centru intermodal de transport* - situaţia problematică a traficului din zona gării şi a autogării, precum şi potenţialul valorificării acestor porţi de intrare în oraş prin crearea unei legături directe între principalele mijloacele de transport în comun, au condus la identificarea unei suprafeţe de teren în perimetrul delimitat de str. Gării, str. Rodnei, aleea de acces la gară şi str. Industriei, locaţie prevăzută pentru dezvoltarea unui nou centru intermodal de transport.

**3.** *Amenajarea unei piste de ciclişti în municipiului Bistriţa* (o etapă iniţială) sau *Reabilitatea străzilor de pe traseul: str. Gării, B-dul Decebal, B-dul Andrei Mureşanu, Năsăudului, Calea Moldovei, inclusiv piste de biciclete,* cale de rulare dedicată transportului public, pasaj pietonal, staţii de transport public, zone verzi pietonale şi spaţii verzi.

În elaborarea PMUD s-au avut în vedere următoarele orizonturi de timp:

- termen scurt = 2015 – 2020

- termen mediu = 2020 – 2023

- termen lung = 2023 – 2030.

Planul oferă orientările de perspectivă privind dezvoltarea municipiului Bistriţa în concordanţă cu cerinţele identificate privind:

* eficiența economică, din punct de vedere al criteriului privind eficienţa economică au fost selectati și analizați indicatorii specifici acestei analize;
* impactul asupra mediului, a luat în considerare inventarierea GES pentru toate proiectele de transport propuse;
* accesibilitate, privind optimizarea duratei parcursurilor pe arterele rutiere, dezvoltarea sistemelor alternative de transport nepoluante şi accesibilitatea persoanelor cu dizabilităţi;
* siguranţă cu privire la reducerea ratei accidentelor ierarhizate pe cele trei nivele caracteristice: accidente autovehicul – autovehicul; accidente autovehicul – pieton şi accidente autovehicul – biciclişti;
* calitatea vieţii, analizată prin elemenetele definitorii: optimizarea ofertei de transport public urban prin; multiplicarea traseelor de autobuze, reabilitarea – modernizarea staţiilor de autobuz, introducerea vehiculelor electrice pe traseele din centrul municipiului, înnoirea parcului auto.

*b) gradul în care planul sau programul influenţează alte planuri şi programe, inclusiv pe cele în care se integrează sau care derivă din ele:*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este o modalitate eficientă de a aborda problemele legate de transport din zonele urbane, este un concept integrat care contribuie direct la îndeplinirea ţintelor stabilite de UE axate pe schimbare climatică şi eficienţă energetică.

Planul se încadrează în prevederile documentelor de planificare existente astfel:

1) la nivel european: Planul de acţiune pentru mobilitate urbană (2009)şi Cartea albă a transporturilor (2011)promovează acest tip de documentaţie**,** iar Dezvoltarea şi implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (2011)introduce conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, stabilind paşii principali în vederea pregătirii acestuia.

2) la nivel național, planul răspunde direcțiilor trasate prin Master Planul General de Transport (2014) și Planul de Amenajare a Teritoriului Naţional (PATN)

3) la nivel regional: planul se încadrează în Planul de Dezvoltare al Regiunii Nord-Vest 2014-2020și Planul de Amenajare a Teritoriului Regiunii de Nord Vest (PATR);

4) la nivel local: planul este corelat cu propunerile aduse de documentaţii anterioare precum Studiul de trafic, PUG Bistriţa şi alte documente strategice sectoriale şi de planificare spaţială aferente, în acest caz, zonei de dezvoltare a municipiului, cum ar fi:

 - Strategia de dezvoltare a judeţului Bistrita-Năsăud pentru perioada 2014-2020;

 - Studiul privind delimitarea zonei periurbane a municipiului BISTRIŢA (DEC. 2007);

 - Plan integrat de Dezvoltare Urbană al municipiului Bistriţa oraşul pasajelor (2009) ;

 - Strategia de Dezvoltare Locală a municipiului Bistriţa pentru perioada 2010-2030 (2011); - Actualizare studiu de trafic în municipiul Bistriţa. studiu de trafic pentru fundamentarea planului urbanistic general al municipiului Bistriţa (august 2011) ;

 - Amenajare piste de biciclişti în municipiul bistriţa. studiu de soluţie (aprilie 2012) şi studiu fezabilitate (martie 2015) ;

 - Plan de acţiune privind energia durabilă în municipiul Bistriţa (mai 2011).

*c) relevanţa planului sau programului în/pentru integrarea consideraţiilor de mediu, mai ales din perspectiva promovării dezvoltării durabile:*

Direcțiile de acțiune ale planului sunt:

I.Temperarea auto-mobilității, prin favorizarea celorlalte moduri de deplasare.

Rezultă:

• un aer mai curat, o mobilitate urbană sustenabilă şi atentă la mediu

• o populaţie mai sănătoasă si mai activă fizic

• o mai mare siguranţă în trafic, prin promovarea unei mobilităti echilibrate.

II. Temperarea congestiei, prin redistribuirea mai eficientă a mijloacelor de transport în oraş. Rezultă:

• un oraş mai puţin aglomerat

• o mobilitate urbană dinamică, un plus de eficacitate în alternanta fluxurilor si modurilor de deplasare

• reducerea efectelor de mediu (poluare chimică şi sonoră)

III. Temperarea segregării, prin conturarea unei mai bune conectivităţi şi intermodalităţi la scara urbană.

Rezultă:

• un oraş mai accesibil, nepărtinitor diferitelor grupuri sociale

• o mobilitate urbană administrată integrat.

 Prin direcțiile de acțiune planul urmărește îmbunătățirea calității mediului.

*d) problemele de mediu relevante pentru plan sau program:*

*- factorul de mediu aer:* proiectele conţinute în PMUD urmăresc:

* reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
* reducerea consumului de combustibili convenţionali;
* reducerea emisiilor de zgomot;
* creşterea potenţialului natural verde pe raza municipiului Bistriţa.

*- factorul de mediu sol:* prin reducerea emisiilor provenite din transport, prin favorizarea altor mijloace de transport, se reduc implicit depunerile de poluanți pe sol.

*e) relevanţa planului sau programului pentru implementarea legislaţiei naţionale şi comunitare de mediu (de ex. planurile şi programele legate de gospodărirea deşeurilor sau de gospodărirea apelor):* PMUD va respecta la implementare legislația națională și comunitară de mediu în vigoare.

**2. Caracteristicile efectelor şi ale zonei posibil a fi afectate cu privire, în special, la:**

*a) probabilitatea, durata, frecvenţa şi reversibilitatea efectelor:*

În condiţiile în care implementarea se va face cu respectarea legislației de mediu în vigoare, nu se identifică efecte negative asupra factorilor de mediu.

*b) natura cumulativă a efectelor:*

Prin etapizarea realizării acțiunilor propuse ca perioadă de timp și ca amplasament, impactul cumulativ va fi redus.

*c) natura transfrontieră a efectelor:*

Nu este cazul

*d) riscul pentru sănătatea umană sau pentru mediu (de exemplu, datorită accidentelor);*

PMUD conţine elemente care contribuie la reducerea riscului de accidente în transporturi şi reducerea riscului de mediu și nu constituie un risc pentru sănătate.

*e) mărimea şi spaţialitatea efectelor (zona geografică şi mărimea populaţiei potenţial afectate): nu este cazul*

*f) valoarea şi vulnerabilitatea arealului posibil a fi afectat, date de:* nu este cazul

 *(i) caracteristicile naturale speciale sau patrimoniul cultural:* nu este cazul

 *(ii)depăşirea standardelor sau a valorilor limită de calitate a mediului:* nu este cazul

 *(iii) folosirea terenului în mod intensiv:* nu este cazul

*g) efectele asupra zonelor sau peisajelor care au un statut de protejare recunoscut pe plan naţional, comunitar sau internaţional:*

Amplasamentul este situat în afara ariilor naturale protejate;

**Obligațiile titularului:**

1. Titularul are obligația de a respecta legislația de mediu în vigoare.

2. Titularul planului are obligația de a supune procedurii de adoptare planul și orice modificare a acestuia, numai în forma avizată de autoritatea competentă de protecția mediului.

3. În vederea realizării proiectelor propuse prin PMUD, titularul va notifica APM Bistrița-Năsăud și va solicita actele de reglementare conform legislației de mediu în vigoare.

4. Titularul planului este obligat să depună la APM Bistrița-Năsăud, rezultatele programului de monitorizare, anual, până la sfârșitul primului trimestru al anului ulterior realizării monitorizării (conform prevederilor art. 27 din HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe).

5. Titularul planului/programului are obligația de a notifica autoritatea competentă pentru protecția mediului despre orice modificare a planului/ programului, înainte de realizarea modificării.

6. Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziție autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în totalitate titularului planului.

**Informarea și participarea publicului la procedura de evaluare de mediu:**

- Anunțuri publice privind depunerea notificării apărute în cotidianul ”Răsunetul” din 13.03.2017 și din 16.03.2017;

- Anunțuri publice privind depunerea notificării apărut pe site-ul APM Bistrița-Năsăud la 16.03.2017;

- Anunț public privind decizia etapei de incadrare publicat pe sit-ul APM Bistrița-Năsăud în data de 6.04.2017;

..................

**Prezenta decizie este valabilă pe toată durata implementării planului, dacǎ nu intervin modificǎri ale acestuia.**

Pentru obţinerea autorizaţiei de construire se va urma procedura de reglementare conform Ordinului MMP nr.135/2010 pentru aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice şi private.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/5004, cu modificările şi completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV, ŞEF SERVICIU

 AVIZE, ACORDURI, AUTORIZAȚII,

 biolog-chimist Sever Ioan ROMAN

 ing. Marinela Suciu

 ÎNTOCMIT,

 ing. Hapca Csilla