

 **Ministerul Mediului, Apelor si Padurilor**

 **Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
|  **AGENŢIA PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI MEHEDINŢI** |

 Nr. ................/………….............

**Decizia etapei de încadrare**

**Proiect**

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate **CONSILIUL JUDETEAN MEHEDINTI,** cu sediul in municipiul Drobeta Turnu Severin , str.Traian , nr.89 , judeţul Mehedinţi, înregistrată la APM Mehedinţi cu nr. 3404 din 19.03.2020 în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare,

autoritatea competentă pentru protecţia mediului APM Mehedinţi decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de **21.11.2019**  că proiectul **,, Reabilitare / modernizare DJ 607 A –Centura de Ocoloire Drobeta Turnu Severin –Cerneti –Valea Copcii –Husniciora –Peri –Prunisor (E70-TEN -T), judetul Mehedinti ,,** propus a fi implementat extravilanul domeniului public la judetului Mehedinti , comunele Simian , Husniciora , Prunisor si Municipiul Drobeta Turnu Severin , satele Cerneti , Valea Copcii , Dedovita Veche , Peri , Prunisor , nu se supune evaluării **impactului asupra mediului ;**

**Justificarea prezentei decizii:**

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

1) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, anexa nr. 2, pct. 13(a) – “orice modificari sau extinderi, altele decat cele pravazute la pct.24 din anexa nr.1, ale proiectelor prevazute in anexa nr.1 sau in prezenta anexa, deja autorizate, executate sau in curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului**”;**

**2 Caracteristicile proiectului:**

2.1) dimensiunea și concepția întregului proiect: proiectul este unul de dimensiuni medii;

 Tronsoanele de drum judetean ce fac obiectivul prezentului proiect se afla in administrarea Consiliului Judetean Mehedinti, pe teritoriul Municipiului Drobeta – Turnu Severin, Comunele Simian, Husnicioara si Prunisor din judetul Mehedinti, in intravilanul si extravilanul localitatilor Drobeta – Turnu Severin, Cerneti (Comuna Simian), Valea Copcii (Comuna Simian), Dedovita Veche (Comuna Simian), Marmanu (Comuna Prunisor), Opranesti (Comuna Husnicioara), Selisteni (Comuna Husnicioara), Husnicioara (Comuna Husnicioara), Peri (Comuna Husnicioara) si Prunisor (Comuna Prunisor). Tronsoanele de drum studiate au lungimea totala de **27,819** Km si sunt amplasate pe teritoriul administrativ al Municipiului Drobeta – Turnu Severin, Comunele Simian, Husnicioara si Prunisor.

Obiectul prezentului proiect este reabilitarea/modernizarea drumului judetean DJ 607A Centura de Ocolire Drobeta Turnu Severin - Cerneti - Valea Copcii - Husnicioara - Peri - Prunisor (E 70 - TEN -T), astfel:

-Tronson I – De la km 1+758 (intersectie cu drumul national DN6 – E70 Centura de Ocolire a Municipiului Drobeta – Turnu Severin), pana la km 6+530.

-Varianta Ocolitoare – De la km 6+530 pana la km 13+275 (tronson ce a fost adoptat pentru evitarea tronsonului de drum judetean afectat de aluncari de teren in luna mai a anului 2016 – sector de drum ce a devenit impracticabil intre km 6+969 si km 10+010).

-Tronson II – De la km 13+275 pana la km 29+138 intersectie cu drumul national DN6 – E70 pe raza comunei Prunisor.

-Tronson I – Ramificatie - De la km 6+530 al Tronsonului I pe o lungime de 439 m, pentru accesibilizarea agentilor economici situati in zona.

##   Varianta constructivă de realizare a investiţiei:

##### 1.Tronsoanele proiectate pentru drumul judetean DL 607 A cuprind urmatoarele lucrari:

-realizarea unei structuri rutiere moderne, suple, cu straturi asfaltice;

-sistematizarea elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si profil transversal, in conformitate cu normele tehnice in vigoare;

-reprofilarea platformei drumului existent si largirea fundatiei drumului pentru a se asigura latimea din proiect prin executarea de casete de largire;

 -realizarea de noi dispozitive de scurgere a apelor ( santuri sau rigole), inlocuirea podetelor necorespunzatoare si proiectarea de podete noi, atat pe traseul drumului judetean, cat si in dreptul intersectiilor cu drumurile laterale;

 -asigurarea accesului la proprietatile adiacente drumului;

 -amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale, respectiv cu celelalte drumuri, astfel ca vehiculele sa nu aduca noroi pe carosabilul drumului judetean.

 -amenajarea intersectiilor cu drumurile clasificate, astfel incat circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort;

 -realizarea unor acostamente consolidate sau din piatra sparta;

 -realizarea de marcaje longitudinale/transversale si diverse pentru semnalizarea orizontala si completarea semnalizarii verticale cu indicatoare de circulatie;

 -executia de lucrari de aparare-consolidare;

 -montarea de parapete pentru siguranta circulatiei, stalpi de ghidare si borne kilometrice si hectometrice;

##### 2.Amenajarea trecerii la nivel a liniei CF Colectoare Banovița, la km CF 5+255 se va realiza din elecmente elastice de cauciuc vulcanizat

#####  Lucrari proiectate:

 -lucrări de asigurare a scurgerii apelor, pe ambele părți ale liniei CF;

 -lucrări CF de amenajare a trecerii la nivel de la km 5+255;

 -lucrări de suprastructură a drumului;

 -lucrări de semnalizare a trecerii la nivel

* **3 .Terasamente**

 ***Sapatura in teren mediu la acostamente***

 Pe tronsoanele al caror carosabil existent nu asigura latimea din proiect, este necesara largirea fundatiei drumului prin executarea de casete de largire.

 Executia casetelor de largire consta din:

 -saparea pe adancimea de 15-30 cm si evacuarea materialului rezultat din casetele de largire in depozit ecologic, astfel incat suprapunerea cu limita carosabilului existent – min. 25 cm;

-realizarea unui strat inferior de fundatie din balast, in grosime de 15 cm (pe zonele cu acostamente consolidate).

-realizarea unui strat superior de fundatie din piatra sparta, in grosime de 15 cm (pe zonele cu acostamente pietruite).

#####  Sapatura in teren tare

Lucrarile de terasamente constau din sapaturi si umpluturi, urmarindu-se compensarea longitudinala si transversala, urmand ca excedentul de sapatura sa fie incarcat, transportat si imprastiat in rambleu.

Patul drumului va fi compactat prin treceri suprapuse pentru realizarea gradului de compactare.

 Executia lucrarilor de terasamente necesita utilaje terasiere specifice executiei drumurilor – excavator, buldoexcavator, autogreder, rulou compresor static autopropulsat.

Pe zonele cu pamant vegetal (Varianta Ocolitoare\_Km 8+766 – Km 12+050), acesta va fi decapat pe o grosime medie de 20 cm, si evacuat in depozit ecologic.

Pe zonele care se defasoara preponderent in sapatura (Varianta Ocolitoare\_Km 8+766 – Km 10+400), la nivelul superior al terasamentelor, se va asterne un strat geotextil cu rol anticontaminant;

## sistemul rutier presupune urmatoarele lucrari:

#####  a) Ranforsare structura rutiera existenta cu imbracaminte asfaltica- operatii de baza :

 **-** pregatire strat suport:

 - reparatii locale ale suprafetei degradate pe 10% din existent beton;

 -strat preluare denivelari din beton, in grosime medie de 3 cm;

 -suprastructura: 5 cm strat de legatura si 4 cm strat de uzura ;

#####  b)Ranforsare structura rutiera existenta cu beton rutier-operatii de baza:

 **-** pregatire strat suport:

 -detensionare dale din beton de ciment ;

 - asternere geocompozit cu rol antifisura,

 - strat preluare denivelari in grosime medie de 6 cm;

 - suprastructura: 5 cm strat de legatura si 4 cm strat de uzura ;

#####  c) Structura rutiera noua

#####  Zone cu impietruire existenta

 Infrastructura: Strat inferior de fundatie din impietruire existenta si 15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta cu impanare;

 Suprastructura: 6 cm strat de legatura si 4 cm strat de uzura din 16;

#####  Zone fara impietruire existenta

 Infrastructura:25 cm strat inferior de fundatie din balast si15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta cu impanare;

 Suprastructura:6 cm strat de legatura si 4cm strat de uzura **;**

#####  Straturi rutiere

#####  Strat inferior de fundatie din impietruirea existenta presupune lucrari de scarificare pe adancimea de 10 cm, reprofilare,compactare ;

#####  Strat inferior de fundatie din balast: are rolul de a transmite pamantului de fundare solicitarile datorate traficului

 Fazele de lucrări ce se vor executa sunt:

-transportul în platforma drumului cantităţilor de balast şi apă prevăzute în proiect.

-reprofilarea platformei cu balast cu aşternerea mecanizată / manuală, în strat cu grosimea de max. 15 cm;

-compactarea stratului de fundaţie din balast cu la gradul de compactare prevăzut în caietul de sarcini

 Grosimea stratului de balast, rezultata in urma calculului de dimensionare, este de 25 cm.

#####  Strat superior de fundatie din piatra sparta este de 15 cm.

#####  Strat de legatura din beton asfaltic cu o grosime a stratului de legatura, rezultata in urma calculului de dimensionare, este de:

 5 cm – ranforsare structura rutiera existenta;

 6 cm – structura rutiera noua;

#####  Strat de uzura din beton asfaltic cu o grosimea stratului de uzura, rezultata in urma calculului de dimensionare, este de 4 cm.

#####  Acostamente

#####  -Pe tronsoanele al caror carosabil existent nu asigura latimea din proiect, pentru realizarea acostamentelor este necesara largirea fundatiei drumului prin executarea de casete de largire.

#####  -Executia casetelor de largire consta din:

 -saparea (pe adancimea de 15-30 cm) si evacuarea materialului rezultat din casetele de largire in depozit ecologic, astfel incat suprapunerea cu limita carosabilului existent – min. 25 cm;

 -realizarea unui strat inferior de fundatie din balast, in grosime de 15 cm .

 -realizarea unui strat superior de fundatie din piatra sparta, in grosime de 15 cm (pe zonele cu acostamente pietruite).

 - Acostamente consolidate :pe zonele de intravilan, acostamentele vor fi consolidate cu aceiasi structura rutiera ca si partea carosabila;

 -Acostamente pietruite :pe zonele de extravilan si pe Varianta Ocolitoare (Km 6+530 – Km 13+275), acostamentele vor fi executate dintr-un strat de piatra sparta cu impanare si innoroire, cu asternere manuala;

#####  Incadrarea imbracamintilor

 Incadrarea imbracamintii bituminoase se va realiza atat pe zona acostamentelor consolidate -cu benzi de incadrare , cat si pe zona acostamentelor pietruite -cu pene ranfort;

##  Dispozitive pentru scurgerea apelor

 Santuri cu sectiune protejata (santuri pereate)

 Pentru interceptarea apelor de suprafata de pe versant si conducerea acestora catre punctele de descarcare (podete/poduri), au fost prevazute santuri la marginea platformei, cu sectiunea pavata sau partial pavata,

Acestea constau din pereu din beton de ciment de 10 cm grosime, turnat cu rosturi transversale amplasate la 150 cm si matate cu mortar de ciment , pe un strat de nisip in grosime de 10 cm grosime dupa pilonare.

Lucrarea consta din:

 -executia sapaturilor in conformitate cu configuratia geometrica

 -evacuarea pamantului si transportul acestuia spre o zona de descarcare;

 -verificarea patului si corectarea oricarei zone ce nu respecta cotele proiectate

 -aprovizionarea cu toate materialele necesare (agregate, apa, ciment, nisip,etc.) inclusiv transportul acestora

 -asternerea stratului de fundatie din nisip

 -montarea cofrajelor

 -turnarea betonului

 ***Santuri cu sectiune neprotejata (santuri pamant)***

 Pe tronsoanele fara fenomene de eroziune sau cu declivitate longitudinala redusa, au fost prevazute santuri la marginea platformei, cu sectiunea neprotejata,

Se vor executa lucrari de : sapaturi in conformitate cu configuratia geometrica, de evacuare a pamantului si transportul acestuia spre o zona de descarcare , de verificare a patului si corectarea oricarei zone ce nu respecta cotele proiectate

 ***Rigole de acostament cu sectiune betonata***

In zonele de intravilan, pentru interceptarea apelor de suprafata cu debit redus si conducerea acestora catre punctele de descarcare (podete/poduri), au fost prevazute rigole de acostament cu sectiunea pavata din beton de ciment de 15 cm grosime, tunat cu rosturi transversale; amplasate la 200 cm si matate cu mortar de ciment pe un strat de nisip in grosime de 10 cm grosime dupa pilonare.

 ***Rigole dreptungiulare cu placute carosabile***

In zonele de intravilan, pentru interceptarea apelor de suprafata cu debit si conducerea acestora catre punctele de descarcare (podete/poduri), au fost prevazute rigole carosabile cu o structura din beton de ciment tunat pe un strat de balast in grosime de 10 cm dupa pilonare precum si placute carosabile prefabricate din beton armat

Drenuri de acostament constau din: strat de nisip sort, in grosime de 20 cm, tub rifilat perforat, umplutura cu material foarte permeabil – pietris invelit in filtru geotextil cu rol de separare si filtrare***;***

##  Podete

##### Podete tubulare Ø1000 mm

Podeţele tubulare sunt constituite din 3 părţi distincte: fundaţia, tubul propriu-zis şi racordările cu terasamentele. Elevaţiile sunt din beton .Tuburile sunt din beton precomprimat centrifugat.

Racordarea podeţelor cu terasamentele se face prin timpane şi camere de ampriză; cu fundaţia din beton ;

 Timpanele din amonte sunt prevăzute cu camera de cadere sau cu aripi pentru captarea apelor, iar cele din aval cu aripile normale. Intre aripi este prevăzut un pereu din piatră brută pentru a evita eroziunea terenului şi prevenirea degradării podeţului.

##### Podet cadru cu o L= 2 m –se v va executa pe Varianta Ocolitoare la Km 7+078.82, inlocuind un podet dalat L=2.00m existent.

Se va realiza din elemente prefabricate de beton asezate pe o fundatie din beton turnata in trepte.

Datorita inaltimii mari a podetului, racordarea cu terasamentele aval se va executa cu un zid de sprijin la rambleu, H elevatie=4.50m si lungimea de 10.00m, turnat monolit cu fundatia si elevatia din beton

Parapetul metalic pentru protectie este deformabil de tip semigreu cu o lungime totala de 20.00m, cate 10.00 m pe fiecare parte. Partea din aval se va monta pe zidul de sprijin. Protectia anticoroziva a parapetului se realizeaza prin zincare termica.

##### Podet dalat L =2.00 m

Acest podet se va executa pe Varianta Ocolitoare la Km 13+253.19, inlocuind un podet tubular metalic D=1.20 m existent.

Infrastructura este prevazuta cu doua culei realizate din 14 elevatii prefabricate din beton armat, cate sapte la fiecare culee. Fundarea culeelor se realizeaza prin intermediul fundatiilor directe din beton cu inaltimea de 1,20 m, latimea de 3.60 m lungimea de 11.32 m. Fundatia culeelor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

Racordarea infrastructurilor podului cu terasamentele se realizeaza prin intermediul aripilor prefabricate , acestea fiind pozate pe o fundatie din beton avand inaltimea de 0.80 m. Fundatia aripilor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

In spatele culeelori aripilor se realizeaza suportul de dren din piatra bruta ;

Pe toate suprafetele in contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolatii cu materiale specifice Apele colectate in dren se conduc prin rigola drenului catre barbacane realizate din teava PVC 0.90m.

Suprastructura. Pentru a se asigura latimea podului ,suprastructura s-a proiectat cu 14 dale prefabricate din beton precomprimat cu armatura preintinsa, cu lungimea de 2,90 m si inaltimea de 0,22 m:

Dupa pozarea celor 14 dale prefabricate se va realiza betonul de panta cu grosimea minima de 5,0 cm si o grosime maxima in axul podului de 15,0 cm.

Hidroizolarea suprastructurii se realizeaza cu materiale specifice si va fi protejata prin realizarea unui strat de protectie de 5 cm grosime din beton de ciment , armat cu plasa de sarma.

Calea pe pod se executa pe toata latimea acestuia (intre grinzile parapet) si este realizata dintr-o imbracaminte bituminoasa in doua straturi:

* strat de legatura de 6,0 cm grosime;
* strat de uzura 4,0 cm grosime;

Parapetul metalic pentru protectie este deformabil de tip semigreu cu o lungime totala de 20.00m, cate 10.00 m pe fiecare parte. Protectia anticoroziva a parapetului se realizeaza prin zincare termica.

Albia se va amenaja (curata) pe cel putin o lungime de pod in amonte si doua lungimi de pod in aval, pentru a imbunatati conditiile de scurgere a apei in zona podului;

 Pentru prevenirea aparitiei afuierilori pentru asigurarea scurgerea apei in conditii optime, albia s-a prevazut a se realiza protejata, intre extremitatile aripilor proiectate in amontei in aval de pod. Protectia albiei se realizeaza cu un pereu de 20 cm grosime, din beton simplu , pe un strat de repartitie din balast cu grosimea de 10 cm.

**Podet dalat L =3.00 m**

Acest podet se va executa pe Varianta Ocolitoare la Km 7+172.36, inlocuind un podet dalat L=3.00m, existent.

Infrastructura este prevazuta cu doua culei realizate din 10 elevatii prefabricate tdin beton armat, cate cinci la fiecare culee. Fundarea culeelor se realizeaza prin intermediul fundatiilor directe din beton avand inaltimea de 1,50 m, latimea de 2x1.90 m lungimea de 8.08 m. Fundatia culeelor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

Racordarea infrastructurilor podului cu terasamentele se realizeaza prin intermediul aripilor prefabricate cu o inlatime de 0.80 m. Fundatia aripilor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

In spatele culeelori aripilor se realizeaza suportul de dren cu o latime de 0,50 pe care se realizeaza drenul din piatra bruta;

Pe toate suprafetele in contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolatii cu materiale specifice . Apele colectate in dren se conduc prin rigola drenului catre barbacane realizate din teava PVC 0.90m.

Suprastructura. Pentru a se asigura latimea podului suprastructura s-a proiectat cu 10 dale prefabricate din beton precomprimat cu armatura preintinsa, cu lungimea de 3,90 m si inaltimea de 0,40 m:

Dupa pozarea celor 10 dale prefabricate se va realiza betonul de panta cu grosimea minima de 5,0 cm si o grosime maxima in axul podului de 15,0 cm.

Hidroizolarea suprastructurii se realizeaza cu materiale specifice si va fi protejata prin realizarea unui strat de protectie de 5 cm in grosime,din beton de ciment armat cu plasa de sarma.

Calea pe pod se executa pe toata latimea acestuia si este realizata dintr-o imbracaminte bituminoasa in doua straturi:

-strat de legatura de 6,0 cm grosime;

-strat de uzura 4,0 cm grosime;

Parapetul metalic pentru protectie este deformabil de tip semigreu cu o lungime totala de 22.m, cate 11 m pe fiecare parte.. Protectia anticoroziva a parapetului se realizeaza prin zincare termica.

Albia se va amenaja (curata) pe cel putin o lungime de pod in amonte si doua lungimi de pod in aval, conform normativelor in vigoare, pentru a imbunatati conditiile de scurgere a apei in zona podului; prin amenajare coeficientul de rugozitate pentru albia naturaIa scade semnificativ.

Pentru prevenirea aparitiei afuierilori pentru asigurarea scurgerea apei in conditii optime, albia s-a prevazut a se realiza protejata, intre extremitatile aripilor proiectate in amontei in aval de pod. Protectia albiei se realizeaza cu un pereu de 20 cm grosime, din beton simplu pe un strat de repartitie din balast cu grosimea de 10 cm.

##### Podet dalat L =4.00 m

Acest podet se va executa pe Tronsonul II la Km 15+538.00, inlocuind un podet dalat L=3.00m, existent.

Infrastructura este prevazuta cu doua culei realizate din 12 elevatii prefabricate din beton armat, cate sase la fiecare culee. Fundarea culeelor se realizeaza prin intermediul fundatiilor directe din beton avand inaltimea de 1,50 m, latimea de 2x1.90 m lungimea de 9.70 m. Fundatia culeelor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

Racordarea infrastructurilor podului cu terasamentele se realizeaza prin intermediul aripilor prefabricate acestea fiind pozate pe o fundatie din beton si avand inaltimea de 0.80 m. Fundatia aripilor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

In spatele culeelori aripilor se realizeaza suportul de dren cu o latime de 0,50 pe care se realizeaza drenul din piatra bruta;

Pe toate suprafetele in contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolatii cu materiale specifice . Apele colectate in dren se conduc prin rigola drenului catre barbacane realizate din teava PVC 0.90m.

Suprastructura. Pentru a se asigura latimea podului suprastructura s-a proiectat cu 12 dale prefabricate din beton precomprimat cu armatura preintinsa cu lungimea de 4,90 m si inaltimea de 0,40 m:

Dupa pozarea celor 12 dale prefabricate se va realiza betonul de panta cu grosimea minima de 5,0 cm si o grosime maxima in axul podului de 15,0 cm.

Hidroizolarea suprastructurii se realizeaza cu materiale specifice si va fi protejata prin realizarea unui strat de protectie de 5 cm grosime din beton de ciment armat cu plasa de sarma.

Calea pe pod se executa pe toata latimea acestuia si este realizata dintr-o imbracaminte bituminoasa in doua straturi:

-strat de legatura de 6,0 cm grosime;

-strat de uzura de 4,0 cm grosime**;**

Parapetul metalic pentru protectie este deformabil de tip semigreu si are o lungime totala de 24m, cate 12 m pe fiecare parte.. Protectia anticoroziva a parapetului se realizeaza prin zincare termica.

Albia se va amenaja (curata) pe cel putin o lungime de pod in amonte si doua lungimi de pod in aval, conform normativelor in vigoare, pentru a imbunatati conditiile de scurgere a apei in zona podului; prin amenajare coeficientul de rugozitate pentru albia naturaIa scade semnificativ.

De asemenea pentru prevenirea aparitiei afuierilori pentru asigurarea scurgerea apei in conditii optime, albia s-a prevazut a se realiza protejata, intre extremitatile aripilor proiectate in amontei in aval de pod. Protectia albiei se realizeaza cu un pereu de 20 cm grosime, din beton simplu de clasa , pe un strat de repartitie din balast cu grosimea de 10 cm.

#####  Podet dalat L=5.00 m\_Km 15+272

Acest podet se va executa pe Tronsonul II la Km 15+272.00, inlocuind un podet dalat L=4.00m, existent.

Infrastructura este prevazuta cu doua culei realizate din 16 elevatii prefabricate din beton armat, cate opt la fiecare culee. Fundarea culeelor se realizeaza prin intermediul fundatiilor directe din beton avand inaltimea de 1,50 m, latimea de 2x1.90 m lungimea de 12.94 m. Fundatia culeelor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

Racordarea infrastructurilor podului cu terasamentele se realizeaza prin intermediul aripilor prefabricate , acestea fiind pozate pe o fundatie din beton de avand inaltimea de 0.80 m. Fundatia aripilor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

In spatele culeelori aripilor se realizeaza suportul de dren cu o latime de 0,50 pe care se realizeaza drenul din piatra bruta;

Pe toate suprafetele in contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolatii. Apele colectate in dren se conduc prin rigola drenului catre barbacane realizate din teava PVC .

Suprastructura. Pentru a se asigura latimea podului , suprastructura s-a proiectat cu 16 dale prefabricate din beton precomprimat cu armatura preintinsa cu lungimea de 5,90 m si inaltimea de 0,40 m:

Dupa pozarea celor 16 dale se va realiza betonul de panta cu grosimea minima de 5,0 cm si o grosime maxima in axul podului de 15,0 cm.

Hidroizolarea suprastructurii se realizeaza cu materiale specifice si va fi protejata prin realizarea unui strat de protectie de 5 cm grosime din beton de ciment , armat cu plasa de sarma.

Calea pe pod se executa pe toata latimea acestuia si este realizata dintr-o imbracaminte bituminoasa in doua straturi:

-strat de legatura de 6,0 cm grosime;

-strat de uzura de 4,0 cm grosime;

 Parapetul metalic pentru protectie este deformabil de tip semigreu cu o lungime totala de 28.00 m, cate 14.00 m pe fiecare parte.. Protectia anticoroziva a parapetului se realizeaza prin zincare termica.

Albia se va amenaja (curata) pe cel putin o lungime de pod in amonte si doua lungimi de pod in aval, pentru a imbunatati conditiile de scurgere a apei in zona podului; prin amenajare coeficientul de rugozitate pentru albia naturaIa scade semnificativ.

Pentru prevenirea aparitiei afuierilori pentru asigurarea scurgerea apei in conditii optime, albia s-a prevazut a se realiza protejata, intre extremitatile aripilor proiectate in amontei in aval de pod. Protectia albiei se realizeaza cu un pereu de 20 cm grosime, din beton simplu , pe un strat de repartitie din balast cu grosimea de 10 cm.

##### Podet dalat L=5.00 m\_Km 17+564

Acest podet se va executa pe Tronsonul II la Km 17+564.00, inlocuind un podet dalat L=3.00m, existent.

Infrastructura este prevazuta cu doua culei realizate din 10 elevatii prefabricate din beton armat, cate cinci la fiecare culee. Fundarea culeelor se realizeaza prin intermediul fundatiilor directe din beton , avand inaltimea de 1,50 m, latimea de 2x1.90 m lungimea de 8.08 m. Fundatia culeelor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

Racordarea infrastructurilor podului cu terasamentele se realizeaza prin intermediul aripilor prefabricate fiind pozate pe o fundatie din beton cu inaltimea de 0.80 m. Fundatia aripilor se realizeaza pe un strat de egalizare din balast, avand grosimea de 10 cm.

In spatele culeelori aripilor se realizeaza suportul de dren cu o latime de 0,50 pe care se realizeaza drenul din piatra bruta;

Pe toate suprafetele in contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolatii cu materiale specifice . Apele colectate in dren se conduc prin rigola drenului catre barbacane realizate din teava PVC 0.90m.

Suprastructura. Pentru a se asigura latimea podului conform normativelor in vigoare, suprastructura s-a proiectat cu 10 dale prefabricate din beton precomprimat cu armatura preintinsa cu lungimea de 5,90 m si inaltimea de 0,40 m:

Dupa pozarea celor 10 dale prefabricate se va realiza betonul de panta cu grosimea minima de 5cm si o grosime maxima in axul podului de 15,0 cm.

Hidroizolarea suprastructurii se realizeaza cu materiale specifice si va fi protejata prin realizarea unui strat de protectie de 5 cm grosime din beton de ciment , armat cu plasa de sarma.

Calea pe pod se executa pe toata latimea acestuia si este realizata dintr-o imbracaminte bituminoasa in doua straturi:

-strat de legatura de 6,0 cm grosime;

-strat de uzura de 4,0 cm grosime;

 Parapetul metalic pentru protectie este deformabil de tip semigreu cu are o lungime totala de 28.00m, cate 14.00 m pe fiecare parte.. Protectia anticoroziva a parapetului se realizeaza prin zincare termica.

Albia se va amenaja (curata) pe cel putin o lungime de pod in amonte si doua lungimi de pod in aval pentru a imbunatatirea conditiilor de scurgere a apei in zona podului;

 Pentru prevenirea aparitiei afuierilori pentru asigurarea scurgerea apei in conditii optime, albia s-a prevazut a se realiza protejata, intre extremitatile aripilor proiectate in amontei in aval de pod. Protectia albiei se realizeaza cu un pereu de 20 cm grosime, din beton simplu , pe un strat de repartitie din balast cu grosimea de 10 cm.

####  Podete tubulare longitudinale la drumuri laterale

Pentru asigurarea continuitatii santului, in zonele de racord cu drumurile laterale intersectate, au fost prevazute podete tubulare cu diametrul D= 500mm si lungimea L= 7.00m care se vor executa din teava corugata din polietilenă , montate pe un strat suport flexibil din materiale granulare (20 cm balast si 10 cm nisip) si racordate cu timpane din beton:

-fundatie 1.50m x 0.50m x 0.40m, din beton;

-elevatie 1.50m x 1.00m x 0.30m, din beton;

#####  Podete tubulare longitudinale la intrari in curti

Pentru asigurarea accesului la gospodariile adiacente drumului, au fost prevazute podete tubulare cu diametrul D= 300mm si lungimea L= 4.00m care se vor executa din teava corugata din polietilenă , montate pe un strat suport flexibil din materiale granulare (15 cm balast si 10 cm nisip) si racordate cu timpane din beton ;

Structura rutiera are dimensiunile 3.50m x 2.00m, si consta din:

-20 cm strat inferior de fundatie din balast;

-10 cm strat superior de fundatie din piatra sparta;

-6 cm strat de uzura din BA 16;

####  Intersectii cu drumuri laterale clasificate amenajate cu insula tip picatura

Intersectiile cu drumurile laterale clasificate se vor amenaja pe o lungime L=5.00m – 50.00m, cu latimea partii carosabile l=4.00m – 6.00m;

Acolo unde spatiul disponibil permite, intersectiile au fost amenajate cu insula tip picatura incadrata cu borduri 20x25 cm si umpluta cu pamant vegetal.

Structura rutiera pe zonele de racord cu drumurile laterale este constituita din 25 cm strat inferior de fundatie din balast/impietruire existenta, 15m strat superior de fundatie din piatra sparta cu impanare, 5 cm strat de legatura , 4 cm strat de uzura ;

Acolo unde a fost cazul, continuitatea sistemului de colectare a apelor in intersectie a fost asigurata prin podete tubulare longitudinale, cu diametrul D=500mm si lungimea de 7.00m.

##  Amenajare drumuri laterale

 Intersectiile cu drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime L=5.00m – 30.00m, cu latimea partii carosabile l=3.00m – 5.50 m.

 Structura rutiera pe zonele de racord cu drumurile laterale constituita din 15 cm strat inferior de fundatie din balast/impietruire existenta;15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta cu impanare;5 cm strat de legatura ,4 cm strat de uzura ;

## Lucrari de aparare-consolidare

***Gabioane***

Pe Varianta Ocolitoare (Km 6+530 – Km 13+275), sunt necesare lucrari de terasamente voluminoase pentru aducerea elementelor geometrice ale unor drumuri comunale sau de exploatare agricola;

Pentru a asigura stabilitatea terasamentelor, au fost prevazute lucrari de aparare-consolidare, constand din gabioane executate in tronsoane de 4m;

Gabioanele sunt structuri elastice, capabile sã reziste în bune conditii la oricare tip de solicitare si se vor executa in cosuri din plasa metalica cu ochiuri hexagonale, dublu rasucita, diametru de 2,70 mm, umplute cu piatra bruta pentru a forma structuri flexibile, permeabile si monolitice de tipul peretilor de sprijin.textil cu rol de separare si filtrare ;

Zona de contact cu terasamentele va fi protejata cu un strat geotextil cu rol de separare si filtrare ;

Piatra brută trebuie să provină din roci cu structură omogenă, compacte, cu granule bine cimentate, să nu cuprindă incluziuni sensibile la umezeală şi îngheţ – dezgheţ să fie dură, cu marca minim 100, greutatea pietrei folosite să nu depăşească 20 kg,să aibă o formă care să permită o bună aşezare în coşuri.

 **Lucrari accesorii**

Pentru siguranţa circulaţiei şi exploatarea raţională a drumului s-au prevăzut:

 **Parapet directional semigreu**

Pe tronsonul de drum judetean proiectat se va monta parapet metalic semigreu. Acesta se va monta pe fundatie izolata ;

Parapetii metalici se vor monta in interiorul acostamentului, la 25 cm de marginea platformei**.**Prinderea bornelor de fundatia din beton se va realiza printr-o teava de otel cu diametrul de 76 mm.

 **Indicatoare de circulatie**

Indicatoare pentru orientarea şi reglementarea circulaţiei: de avertizare pentru locurile periculoase, de interzicere, de sens obligatoriu, de orientare şi diverse.

 **Marcaje rutiere longitudinale**

Se vor realiza marcaje rutiere longitudinale, simple, cu intreruperi sau continue, executate mecanizat cu vopsea de email, cu microbile de sticla, cu latimea de 15 cm;

 Delimitarea partii carosabile - Marcaj longitudinal discontinuu, pentru delimitarea partii carosabile;

 Delimitarea benzilor de circulatie - Marcaj rutier longitudinal continuu tip "E" sau discontinuu tip "B", 15 cm latime;

 In curbele amenajate cu supralargire, marcajul pentru separarea sensurilor de circulatie se executa:

-pentru o supralargire de maxim 1.00m, pastrandu -se banda exterioara de latime constanta, iar supralargirea se acorda integral benzii interioare.

-pentru o supralargire care depaseste 1.00m, se acorda benzii exterioare 40% din supralargirea totala, iar benzii interioare 60%;

 **Borne Kilometrice si hectometrice**

Pe sectoarele de drum judetean proiectat se vor monta borne kilometrice si se vor realiza din material plastic avand o fundatie din beton.

Prinderea bornelor de fundatia din beton se va realiza printr-o teava de otel ;

**2.2)** cumularea cu alte proiecte: nu este cazul;

**2.3)**utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei şi a biodivesităţii: în cantităţi limitate se folosesc agregate minerale, piatră spartă, apă, combustibili  pentru utilaje, achiziționate de la firme autorizate;

**2.4)**cantitate și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

- proiectul va genera deşeuri  fără caracter periculos  în etapa de execuţie, deşeuri din construcţii și deșeuri menajere.

**2.5**)poluarea și alte efecte negative:

**- AER:** pe perioada execuţiei lucrărilor de construcţii, sursele de poluare a aerului atmosferic sunt reprezentate de:

-lucrările de săpătură pentru realizare sistem rutier , lucrari de sapatura pentru executarea de podete noi – generează emisii slabe de praf în atmosferă;

-utilajele/echipamentele cu care se execută lucrările prevazute prin proiect – emisii specifice arderilor motoarelor cu combustie internă;

- pe perioada de funcţionare – nu este cazul.

**- APĂ:** pe perioada de construire a obiectivului de investiţii există posibilitatea apariţiei poluării accidentale datorită utilajelor/maşinilor prost întreţinute. În cazul unor scurgeri accidentale, aceste substanţe pot pătrunde în pânza freatică superioară, afectând ecosistemul acvatic.

- **SOL:** în timpul perioadei de execuţie, solul ar putea fi poluat fie local, fie pe zone restrânse cu poluanţi de natura produselor petroliere sau uleiurilor minerale provenite de la utilajele de execuţie,

- **ZGOMOT:**zgomotul și alte surse de disconfort pot apărea de la utilaje în timpul executării proiectului;

**2.6**) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice:   nu se vor utiliza substanţe periculoase, tehnologia nu prezintă risc de accidente majore. Datorită dimensiunilor reduse ale proiectului nu se vor degaja cantități notabile de gaze cu efect de seră;

**2.7)**riscurile pentru sănătatea umană: la faza de implementare a proiectului nu sunt identificate riscuri pentru sănătatea umană.

**3. Amplasarea proiectului**:

**3.1**) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor: terenul pe care se va implementa proiectul este situat în extravilanul domeniului public la judetului Mehedinti , comunele Simian , Husniciora , Prunisor si Municipiul Drobeta Turnu Severin , satele Cerneti , Valea Copcii , Dedovita Veche , Peri , Prunisor si are destinatia de ,, zona drumuri publice , cai ferate , zona ape , retele utilitati ( alimentare cu apa si canalizare , distributie energie electrica ), telefonie , transport energie electrica si gaze naturale;

**3.2)** bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia –   proiectul va utiliza în cantităţi limitate - combustibili  pentru utilaje, agregate minerale, apă -în etapa de realizare a proiectului;

**3.3)** capacitatea de absorbţie a mediului natural:

**i**.zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;

**ii**.zone costiere și mediul marin: nu este cazul;

**iii**.zonele montane și forestiere: nu este cazul;

**iv**.arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: amplasamentul pe care urmează să se realizeze proiectul se află în interiorul sitului de importanta comunitarea –ROSCI0420 –,,Opranesti ,, conform Punctului de Vedere nr. 168 din 19.03.2020, emis de Biroul Calitatea Factorilor de Mediu din cadrul APM Mehedinți;

**v**.zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: nu este cazul;

**vi**.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.

**vii**.zonele cu o densitate mare a populației: lucrările se vor realiza în zone populate, de-o parte şi de alta a uliţelor existând gospodăriile locuitorilor satelor aferente;

**viii**.peisajele și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul –conform punct de vedere emis de Directia de cultura Mehedinti inregistrat la APM Mehedinti cu nr. 5013/14.05.2020

**4.Tipurile și caracteristicile impactului potențial:**

**4.1)** importanța și extinderea spațială a impactului: proiectul va avea impact local, numai în zona de lucru, în perioada de execuție, fără a fi afectată populatia municipiului Drobeta Turnu Severin precum si populatia comunelor Simian , Husniciora si Prunisor ;

**4.2)** natura impactului:

- la faza de execuție sursele de poluare vor avea un impact minor asupra aerului datorită emisiilor de particule în suspensie, rezultate din săpături, emisii de poluanți specifici gazelor de eșapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operațiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor,

- de asemenea la faza de execuție a proiectului, impactul asupra factorului de mediu sol/subsol poate fi unul semnificativ dacă se produc poluări cu produse petroliere provenite de la utilaje, stocarea necontrolată a deșeurilor, etc;

- la implementarea proiectului sursele potențiale de zgomot sunt lucrările propriuzise de realizare a sistemului rutier, transportul materialelor;

**4.3)** natura transfrontieră a impactului – nu este cazul;

**4.4)** intensitatea şi complexitatea impactului –proiectul propus generează un impact pozitiv indirect, pe termen lung asupra calităţii aerului (lispa prafului şi a fenomenelor de vântuire datorită asfaltării), din punct de vedere social şi economic, contribuind la dezvoltarea comunităţii;

**4.5)** probabilitatea impactului – redusă, numai pe perioada de execuţie

**4.6)** debutul, durata, frecvenţa şi reversibilitatea preconizate ale impactului – durata aproximativă a implementării proiectului și implicit a impactului asupra mediului este evaluată la un an;

**4.7)** cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul;

**4.8)** posibilitatea de reducere efectivă a impactului: se vor respecta condiţiile de realizare impuse prin prezentul act.

 **5.Observatii din partea publicului :pe perioada parcurgerii procedurii nu au fost formulate observati din partea publicului:**

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

 -proiectul intră sub incidenţa art.28 din O.U.G. nr.57/2007 privind regimul ariilor natural protejate, conservarea habitatelor natural, a florei şi faunei sălbatice, aprobată prin Legea nr.49/2011, cu modificările şi completările ulterioare - conform punctului de vedere nr.168/19.03.2020, emis de Biroul Calitatea Factorilor de Mediu din cadrul Agenţiei pentru Protecţia mediului Mehedinţi.

 Proiectul urmeaza a se implementa in interiorul sitului de importanta comunitara ROSCI0420-Opranesti ;

 - nu s-au identificat habitate Natura 2000 pentru care a fost desemnat situl.

 - nu s-au identificat specii de plante rare în perimetru, specii pentru care a fost desemnat situl și nici alte specii criteriu Natura 2000;

 -nu au fost identificate specii de mamifere, amfibieni, reptile și nevertebrate pentru care a fost desemnat situl și nici alte specii criteriu Natura 2000;

 Proiectul detine avizul administratorului sitului importanta comunitara ROSCI0420 –ANANP –Serviciul Teritorial Mehedinti nr. 189 din 10.10.2019

 **III**. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă – proiectul detine Decizie SEICA nr.3419/16.04.2020 ,

 Pentru acest proiect s-a emis aviz de gospodarire a apelor nr. 13 din 06.05.2020 emis de SGA Mehedinti cu următoarele condiții impuse:

**Conditii impuse beneficiarului :**

 Beneficiarul avizului va aduce la cunostiinta A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti, data inceperii executiei lucrarilor cu 10 zileinainte de aceasta;

Pe parcursul executiei lucrarilor, beneficiarul si constructorul vor permite in caz de necesitate accesul si interventia A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti pentru executarea unor lucrari sau actiuni necesare in caz de inundatii, poluari accidentale sau alte situatii specifice cursurilor de apa .

 Lucrarile proiectate se vor corela functional sub aspect hidrotehnic cu lucrarile existente , executate in zona, dupa caz.

Sa nu arunce materiale de nici un fel in albie sau pe malurile :*Paraului Topolnita ,Paraului Husnita Paraului Husnicioara, Valea Perilor Valea Cernetilor (pozitia de identificare pe harta S1 si S2) - afluent de stanga a pr. Topolnita,Valea Steviei (pozitia de identificare pe harta S3, S4, S5, T1) - afluent de dreapta a pr. Husnita,Valea Fara nume (pozitia de identificare pe harta S6) – afluent de dreapta a pr. Husnita*

Lucrarile se vor executa numai pe terenuri reglementate din punct de vedere juridic .

In conditiile in care se modifica prevederile prezentului aviz sau se vor executa lucrari suplimentare fata de cele avizate, se va solicita aviz modificator conform Ordinului MAP nr. 828/2019.

 La punerea in functiune a lucrarilor, beneficiarul va solicita unei societati certificate intocmirea documentatiei tehnice in vederea obtinerii Autorizatiei de Gospodarire a Apelor, normativul de continut al acesteia fiind conform OrdinuluiM.A.P.nr. 891/2019**.**

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

**a) pentru factorul de mediu apă:**

 - se vor folosi toalete ecologice pentru personalul ce execută lucrarea;

 -în perioada de execuţie a proiectului se va delimita foarte bine zona de lucru şi se va evita ocuparea, suplimentarea sau lărgirea frontului de lucru în afara amplasamentului în vederea limitării riscului de poluare al apei şi solului;

 -organizarea de şantier se va realiza numai pe amplasamentul proiectului, limitându-se minim suprafeţele ocupate; în cazul organizării de şantier se va crea un sistem adecvat de drenaj al apelor pluviale – rigole perimetrale impermeabilizate; suprafaţa ocupată de organizarea de şantier fie se va betona, fie se va impermeabiliza; apa potabilă va fi procurata din surse controlate iar grupurile sanitare (toalete ecologice) folosite la organizarea de santier se vor vidanja cu firme autorizate;dupa terminarea lucrarilor suprafata ocupata de spatiile de depozitare/organizarea de santier – va fi adusa la starea initiala;

 - este interzisă spalarea utilajelor in orice curs de apa din apropiere;

 -se vor regasi pe amplsament produse absorbante ce se vor folosi in cazul unor poluari accidentale;

 **b)pentru factorul de mediu aer:**

 -la implementarea proiectului se vor folosi utilaje periodic verificate tehnic, de generație recentă, dotate cu sisteme catalitice de reducere a poluanților;

 -transportul de materiale se va face pe trasee optime;

 -reducerea vitezei de circulației;

 -măsuri pentru reducerea emisiilor de noxe toxice prin: menținerea utilajelor și mijloacelor de transport în stare tehnică corespunzătoare, impunerea de restricții de viteză pentru mijloacele de transport;

 -pentru realizarea investiției se vor utiliza doar căile de acces existente iar transportul materialelor se va face respectându-se graficul de lucrări în sensul limitării traseului şi programului de lucru în scopul evitării creeării de disconfort de orice fel locuitorilor din zonă;

 -depozitele de materii prime ce pot fi antrenate de vant se vor acoperi evitandu-se fenomenul de vantuire;

**c)pentru factorul de mediu sol:**

-în perioada de execuție a investiției pot apărea accidental poluări ale solului prin pierderea de carburanți, uleiuri/combustibili de la utilajele folosite, fapt pentru care se vor lua măsuri de asigurare a substanțelor absorbante pe amplasament; orice schimb de ulei/piese/reparaţii în incinta amplasamentului este interzisă – aceste operaţiuni – în cazul în care se impun- se vor realiza doar în locuri special amenajate la societăţile autorizate in acest sens;

**d)*pentru factorul de mediu zgomo***t:

-investiția se va realiza doar in timpul zilei fără a se creea disconfort fonic populației și cu respectarea programului de odihnă al acesteia; se vor folosi doar căile de acces existente iar tonajul utilajelor se va adapta tipului de drum folosit;

**e) gospodărirea deșeurilor rezultate pe amplasament**:

-deşeurile menajere vor fi depozitate controlat, în locuri bine stabilite şi amenajate corespunzător prevederilor în vigoare şi a unei depozitări temporare în pubele destinate fiecărui tip de deşeu în parte; pentru evidenţierea acestei operaţiuni se vor alege pubele de culori diferite şi inscripţionate conform tipului de deşeu pe care îl conţin.

-deşeurile menajere vor fi preluate de către o societate de salubritate locală, autorizată pentru activităţi precum colectarea, sortarea, transportul şi depozitarea deşeurilor menajere în locuri special amenajate;

-este interzisa depunerea şi acumularea de deşeuri menajere în locuri neconforme şi necontrolat, pentru a nu se constitui ca zone de hranire pentru speciile de animale si pasari din zonă în scopul de a evita atragerea /îmbolnăvirea/accidentarea acestora;

-după executarea lucrărilor de investiţii zonele afectate vor fi renaturalizate; este interzis să se abandoneze orice tip de deşeu (menajer şi din construcţie)/materie primă pe amplasament sau în vecinatatea acestuia după executarea lucrărilor.

*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 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. 292/2018 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,**

 **Constantin Viorel VISAN**

 **Sef serviciu A.A.A., Şef birou C.F.M.,**

**Dragos Nicolae TARNITA Liviu CAPRESCU**

 **Intocmit ,**

 **Ilse PALALOGA Magdalena DUMBRAVEANU**