 **Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor**

 **Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **AGENŢIA PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI DÂMBOVIŢA** |

 Nr.16187/8689/15.02.20223

 PROIECT **DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**15.02.2023**

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de ***CONSILIUL JUDEȚEAN DÂMBOVIȚA prin VIA CARPATIA CONSULT S.R.L.,***cu sediul in București, nr. 10-12, str. Popescu Stoian, nr. 10-12, înregistrată la A.P.M. Dâmbovița cu nr. 16187 din 01.11.2022, în baza legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. **57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

 **APM Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 12.01.2023***,*** că proiectul ***,,Drum de legătură la drumul national DN 71 pentru asigurarea optimizării traficului rutier și accesibilității in zonele urbane ale orașelor Pucioasa și Fieni",*** propus a fi amplasat in Brănești, Buciumeni, Fieni, Moțăieni, Pucioasa, județul Dâmbovița,

* ***nu se supune evaluării adecvate/ nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă;***
* ***se supune evaluării impactului asupra mediului ;***

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit nu se supune evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018, Anexa nr 2, pct. 10, lit. e*”*

b) s-au realizat consultarea membrilor CAT  în  şedinţa din data de 02.02.2023, la sediul  APM Dâmboviţa;

c)activitatea poate avea un impact semnificativ asupra factorilor de mediu sol, subsol, vegetație și fauna, prin măsurile prevăzute in proiect;

d) nu au fost formulate observații din partea publicului în urma mediatizării depunerii solicitării de emitere a acordului de mediu respectiv, a luării deciziei privind etapa de încadrare;

*1. Caracteristicile proiectelor*

*a) mărimea proiectului*

Scopul prezentului proiect este acela de a realiza un drum de legatura la drumul national DN 71 al carui scop consta in optimizarea traficului si accesibilitatii in zonele urbane ale oraselor Fieni si Pucioasa.

Traseul aprobat are ca punct de inceput DN71 Km 62+150, in zona haltei Scarlenta si ca punct de final iesirea din orasul Fieni, km 76+200.

Proiectul prevede lucrari la infrastrura (profilul longitudinal, profil transversal), terasamente, lucrari de colectare si evacuare a apelor, lucrari de arta si mentiuni privind dotarile pe care le va avea drumul expres (centru de intretinere, parcari de scurta durata), lucrari privind asigurarea iluminatului public, lucrari privind siguranta in traffic (marcare, imprejmuri, montarea de parapeti de protectie).

**Traseul in plan**

Drumul de legatura se desprinde din DN71 la km 62+900. Traseul in plan urmareste cursul Raului Ialomita pe malul stang, traverseaza printr-un pasaj denivelat DJ712 si Paraul Bezdead, traverseaza raul Ialomita si continua pe malul stang. La km 2+600 traverseaza R. Ialomita, urmand ca la km 3+500 sa se amenajeze un nod rutier care sa faca legatura cu Orasul Pucioasa. Traseul continua ocolind pe la Vest localitatea Motaieni, dupa care se indreapta spre Est, traverseaza DN71 la km 8+820 si calea ferata Targoviste – Pietrosita. Traseul se desfasoara in continuare catre Nord, pe malul drept al raului Ialomita, cu traversarea paraului Ialomicioara. La km 10+600 traverseaza R. Ialomita si continua catre nord pe dealul Magurii. Dupa traverseaza raului Ialomita, a caii ferate Targoviste – Pietrosita si a liniei CF industriale, traseul se inchide in DN71 la km 76+200.

Sunt prevazute 4 noduri rutiere, km 0+000, Km 3+500, Km 8+820 si km 12+780.

Traseul in plan este caracterizat de aliniamente si curbe cu raze cuprinse intre 240m si 3500m, cu exceptia nodului de intrare de la Km 0+000, unde bretele de acces la pasaj au raze de 150 m, respectiv 220 m, din finalul traseului, unde conexiunea cu drumul national DN 71 este conditionata de alinierea cu acesta.

Viteza de proiectare este 60 km/h, stabilita in functie de complexitatea traseului si a obstacolelor ce trebuiesc evitate avand in vedere ca drumul expres este in imediata apropiere a unor constructii existente, proprietati particulare sau a unor investitii publice realizate recent.

Elementele geometrice considerate corespund unei vitezei de proiectare redusa, de 60km/h, datorata traseului restrictionat de conditiile de relief si obiectivele socio-economice din zona:

* razele de racordare minime 120m
* distanta minima de vizibilitate 70m.

Pentru bretele de acces la nodurile rutiere viteza de proiectare este de 50km/h cu urmatoarele caracteristici:

* razele de racordare minime 95m
* distanta minima de vizibilitate 55m.

**Profil transversal tip**

Profil transversal tip Nr 1 – pe sectorul aferent drumului expres

* latime platforma 21,50 m;
* latime parte carosabila 2x7,00m + supralargiri;
* acostamente 2 x 2,25 m = 5,00 m (din care banda de incadrare 2 x 0,75 m).
* Banda mediana b=3,00m (din care banda de incadrare 2 x 0,75 m), cu separator de sens din beton H=1.00m
* Platforma se extinde cu 1,75m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 2 – pe bretelele cu un sens de circulatie

* latime platforma 7,50 m;
* latime parte carosabila 1x4,00 m + supralargire;
* acostamente 2 x 1,00m (din care banda de incadrare 2 x 0,25 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 3 – pe sectorul aferent drumului DN71

* latime platforma 10,00 m;
* latime parte carosabila 7,00 m;
* acostamente 2 x 1,75 m = 3,00 m (din care banda de incadrare 2 x 0,75 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 4 Restabiliri drumuri locale de clasa tehnica IV si V

* latime platforma 8,00 m;
* latime parte carosabila 6,00 m;
* acostamente 2 x 1,00 m = 2,00 m (din care banda de incadrare 2 x 0,25 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 5 Restabiliri drumuri vicinale

* latime platforma 7,00 m;
* latime parte carosabila 2x2,75m = 5,50m;
* acostamente 2 x 0,75 m = 1,50 m.

**Structura rutiera**

Structura rutiera propusa a fost aleasa in functie de traficul estimat, rezultat in urma Studiului de Trafic, si in functie de materialele existente in zona:

Pentru drumul expres:

* 4.0 cm strat de uzura din beton asfaltic MAS 16 rul. PMB 45/80
* 6.0 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70
* 10.0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31.5 baza 50/70
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 40.0 strat inferior de fundatie din balast

Pentru bretele cu un sens de circulatie

* 4.0 cm strat de uzura din beton asfaltic MAS 16 rul. PMB 45/80
* 6.0 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70
* 8.0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31.5 baza 50/70
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 40.0 strat inferior de fundatie din balast

Pentru DN71

* 4.0 cm strat de uzura din beton asfaltic MAS 16 rul. PMB 45/80
* 6.0 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70
* 8.0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31.5 baza 50/70
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 40.0 strat inferior de fundatie din balast

Stratul de uzura si cel de legatura va fi realizat cu bitum modificat.

Pentru drumurile locale de clasa tehnica IV si V s-a prevazut:

* 4 cm BA 16 rul 50/70;
* 6 cm AB 22.4 baza 50/70;
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 25.0 strat inferior de fundatie din balast

Restabiliri legaturi rutiere (altele decat drumurile clasificate - DN, DJ, DC)

* 20 cm piatra sparta;
* 25 cm fundatie de piatra sparta;
* 7 cm nisip;

Se va asigura la nivelul terenului de fundare (patului drumului) o capacitate portanta minima recomandata, caracterizata prin valoarea modulului de elasticitate dinamic echivalent de 100 Mpa. Pe zonele unde aceasta valoare nu este asigurata se va prevedea un strat de forma care sa asigure aceasta valoare minima.

De asemenea, se va prevedea un strat de forma si in zonele in care structura rutiera precizata mai sus nu se verifica la actiunea fenomenului de inghet - dezghet. Verificarea la actiunea fenomenului de inghet - dezghet se va face in baza adancimii maxime de inghet conform STAS 1709/1 - 90 Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul.

**Terasamente**

Terasamentele rutiere au fost considerate a fi executate din pamanturi aflate la distante de maxim 25 km. Inaltimea minima a terasamentelor a fost considerata de 1.50 m.

Pe intreaga suprafata afectata de lucrare se va decapa stratul vegetal, care va putea fi folosit la „imbracarea” taluzurilor la ramblee.

Pantele adoptate la proiectarea taluzelor sunt:

* 2:3 pentru taluze cu inaltimea <=6.00m
* 2:3 pentru primii 6.00m pe ramble cu inaltimea > 6.00m si 1:2 pentru ce depaseste 6.00m, cu executia unor berme cu latimea de 3 m si colectarea apelor in rigole betonate.
* 1:2 pentru deblee cu adancimea >6.00m, cu executia unor berme, din 6.00 in 6.00m, cu latimea de 3 m si colectarea apelor in rigole betonate.

Taluzele vor fi protejate prin inierbare.

In zonele unde nu a fost posibila executia rambleelor sau debleelor cu taluze inclinate s-a adoptat solutia de pamant armat cu fata vazuta din blocuri de beton.

**Lucrari de colectare si evacuare a apelor**

Apele de suprafata vor fi colectate si evacuate prin santuri din beton de ciment pe pat de nisip, executate de o parte si de alta a drumului.

Deasupra taluzelor de debleu pentru interceptarea apelor de suprafata ce se indreapta dinspre versant spre drum, se vor executa santuri de garda. Santurile de garda au rolul de a proteja taluzurile de debleu si de a impiedica supraincarcarea santurilor longitudinale ale drumului cu apele ce se scurg de pe versanti.

Descarcarea apelor colectate in santul de garda, cat si a celor de pe rampele inalte, se va face prin intemediul unor casiuri in trepte menite sa reduca viteza de curgere a apei si sa micsoreze eroziunile in zona de debusare a acestora.

Evacuarea apelor se va face in emisarii existenti sau bazine de retentie. Inainte de evacuare, apa pluviala va fi dirijata prin separatoare de hidrocarburi cu rolul de separare a hidrocarburilor si materiilor insolubile.

Au fost prevazute o serie de podete de traversare pentru apele pluviale colectate pe terenurile adiacente drumului proiectat si asigurarea scurgerii acestora in regim natural.

**Lucrari de arta**

Pe traseu sunt prevazute urmatoarele lucrari de poduri si pasaje:

* Pasaj peste DN71 si CF Km 0+002 L = 116.35m
* Pasaj peste Bizdidel si DJ712 Km 0+490.51 L = 335m
* Pod peste Ialomita km 2+428.98 L = 83.95m
* Pod peste Ialomita km 3+500 L = 82.55m
* Pasaj peste drumul expres km 3+500 L = 49.80m
* Pasaj pe drumul expres km 4+200 L = 108m
* Pasaj pe drumul expres km 5+036 L= 50.55m
* Pasaj pe drumul expres km 5+446.70 L = 48.10m
* Pasaj pe drumul expres km 6+685.46 L = 39.20m
* Pasaj pe drumul expres km 7+126.37 L = 38.70m
* Pasaj pe drumul expres km 7+300 L = 48m
* Pasaj pe drumul expres km 8+021.13 L = 51.55m
* Pasaj peste DN71 si calea ferata km 8+663.97 L = 252m
* Pasaj peste Ialomicioara si drum local Km 9+395.67 L = 225.05m
* Pod peste Ialomita km 10+426.63 L = 191.70m
* Pod peste Ialomita km 12+111.40 L = 124.95m
* Pasaj peste CF km 12+367.15 L = 128.05m.

***Lucrari la infrastructuri***

Infrastructura este realizata din culei si pile din beton armat, cu elevatii lamelare, prevazute cu ziduri de garda si ziduri intoarse. Toate suprafetele de beton in contact cu pamantul se vor proteja prin hidroizolare cu bitum filerizat sau inlocuitor.

De asemenea se vor executa drenuri prevazute cu barbacane din PVC pentre evacuarea apelor colectate in spatele acestora. Pe banchetele de rezemare se vor amplasa aparate de reazem matalice cu rol de distributie a greutatii proprii.

Fundarea culeelor se va face indirect, cu ajutorul a cate cinci piloti forati de diametru mare (1080mm) solidarizati la partea superioara prin radier din beton armat de 1,50m grosime.

Pe zidurile de garda de la culee se vor amenaja banchete de rezemare si se vor monta placi de racordare cu lungimea de 4,0 m.

Dupa finalizarea lucrarilor de betonare, toate suprafetele de beton de “fata vazuta” vor fi protejate anticoroziv.

***Lucrari la suprastructura***

Suprastructura este alcatuita din grinzi prefabricate monobloc, cu inaltimea de 1,03m, solidarizate prin placa de suprabetonare din beton armat de clasa C30/37. Grosimea minima a placii de suprabetonare este de 15,00cm.

In sectiune transversala, podul asigura o latime a partii carosabile de 7,80m si 2 trotuare a cate 1,50m – 2,00m latime fiecare.

Dupa finalizarea lucrarilor de betonare, suprafetele de beton de “fata vazuta” vor fi protejate anticoroziv exceptandu-se talpa grinzilor.

***Lucrari la cale, trotuare, parapeti***

La limita trotuarelor se vor monta parapeti de protectie pietonali metalici iar la limita partii carosabile se vor monta parapeti de protectie directionali de tip H4b metalici zincati ce vor fi prelungiti si pe rampe. Bordurile se vor realiza din piatra naturala pentru evitarea deteriorarii in prezenta substantelor utilizate iarna impotriva poleiului.

Calea pe pod va fi alcatuita din:

* 4,0cm mixtura asfaltica (MAS16);
* 4,0cm beton asfaltic pentru poduri (BAP16)
* 3,0cm beton asfaltic (BA8)
* Hidroizolatie tip membrana.

***Lucrari la rampe***

Rampele pasajelor vor fi executate din pamant armat cu fata vazuta din blocuri de beton.

In spatele culeelor se va realiza un dren din material granular separat cu geotextil, montat la nivelul terenului natural. Racordarea se va realiza cu placi de racordare din beton prefabricat executate astfel incat sa nu se afecteze compactarea existenta a rambleului drumului.

Conform normelor si reglementarilor tehnice in vigoare, lucrarile de arta sunt prevazute cu parapete de siguranta a circulatiei corespunzatoare nivelului de protectie foarte ridicata H4b si parapet pietonal metalic. De asemenea, toate lucrarile de arta vor fi echipate cu sisteme de iluminat.

**Dotari**

***Centru de intretinere***

La km 2+975 pe partea stanga, a fost prevazut un centru de intretinere si coordonare, in conformitate cu normativul AND 598 /2013 privind proiectarea drumurilor expres.

Accesul la centrul de intretinere va fi asigurat pe ambele sensuri in nodul de la Km 3+400.

***Parcari***

La km 7+500 a fost prevazuta o zona de parcare de scurta durata, pe ambele parti ale variantei de ocolire. Suprafata si dotarile parcarii de scurta durata corespund normativului AND 598 /2013 privind proiectarea drumurilor expres.

***Sistemul de Transport Inteligent (ITS)***

Sistemul de Transport Inteligent (ITS) prevazut va asigura monitoarizarea si Managementul retelei rutiere si informarea participantilor la trafic.

ITS are prevazute urmatoarele servicii:

* Servicii de informare privind evenimentele in timp real si avertizari;
* Servicii de informare privind conditiile de trafic;
* Servicii de informare privind limitele de viteza;
* Servicii de informare asupra timpului de calatorie;
* Servicii de control al respectarii legislatiei privind viteza;
* Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
* Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
* Servicii de management al incidentelor ruliere;
* Servicii privind reglementarile transporturilor speciale $i de marfuri periculoase;
* Servicii de informare si management al parcarilor pentru vehicule de transport marfa;
* Servicii de taxare si control al accesului pe autostrada;
* Servicii de rnonitorizare si control a greutatii si gabaritului vehiculelor;
* Servicii de monitorizare. siguranta si securizare a infrastructurii.

**Iluminat public**

S-a prevazut iluminarea intersectiilor inclusiv pe o distanta de 150m inainte de intrare si dupa iesirea din intersectie, respectiv pe o distanta de 150m inainte de banda de decelerare si dupa banda de accelerare, in conformitate cu Ghidul privind conditiile de iluminat la drumurile nationale si autostrazi AND 603-2012.

lluminatul public se va asigura cu sisteme economice de energie - LED. Alimentarea sistemului de iluminat este prevazuta atat de la reteaua nationala/regionala/locala de energie electrica cat si prin surse alternative de producere a energiei.

**Lucrari hidrotehnice**

Lucrarile hidrotehnice prevazute au in vedere urmatoarele:

* protectia rambleelor pe sectoarele adiacente raului Ialomita
* amenajarea vailor cursurilor de apa necadastrate care traverseaza traseul drumului expres
* amenajarea albiei raului Ialomita in zona infrastructurilor amplaste in albia acestui rau.

**Siguranta circulatiei**

Din cadrul sigurantei circulatiei rutiere fac parte semnalizarea si marcajul pe timpul executiei si semnalizarea si marcajul definitiv dupa terminarea lucrarii.

In ceea ce priveste semnalizarea si marcajul pe timpul executiei zonele de lucru vor fi marcate cu marcaj provizoriu si semnalizate cu indicatoare speciale, conform conditiilor impuse de “Normei Metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului”, conform M.I. - M.T. nr. 1112/411/2000 reeditat.

Semnalizarea si marcajul definitiv dupa terminarea lucrarii este impartita in semnalizarea verticala care s-a realizat conform SR 1848-1:2011, SR 1848-2:2011, SR 1848-3:2011, AND 604:2012 si semnalizarea orizontala reprezentata de marcaje rutiere conforme cu SR 1848-7/2015 „Semnalizare rutiera\_Marcaje rutiere”.

Aceste doua sub-clasificari impreuna cu toate instrumentele necesare realizarii acestora (indicatoare, console, stalpi de ghidare, borne km, borne hm, vopseaua pentru marcaj rutier, parapeti, fluturasi reflectorizanti sau catadioptrii), contribuie la desfasurarea in siguranta a circulatiei rutiere.

**Lucrari de protectie a mediului**

Evacuarea apelor pluviale de pe carosabil se va face prin intermediul dispozitivelor de scurge de tipul santuri betonate deschise, de unde apa va fi preluata prin prin separatoare de hidrocarburi, dimensioante conform debitelor de calcul.

Au fost prevazute panouri fonabsorbante pe sectoarele de intravilan situate la mai putin de 100m de zonele locuite.

Au fost prevazute lucrari peisagistice pe zonele de debleu rambleu si in zonele nodurilor rutiere.

**Imprejmuri si parapet de protectie**

***Imprejmuri***

Tot traseul drumului expres si al bretelelor de acces va fi asigurat prin garduri de protectie din plasa, montata pe stalpi metalici. Gardurile vor fi amplasate la limita zonei de siguranta, respectiv:

* 2,00 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
* 3,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălţimea până la 5,00 m inclusiv;
* 5,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălţimea mai mare de 5,00 m.

***Parapeti de protectie***

Parapetele se vor prevedea pe toata lungimea drumului de legatura, atat pe zona mediana cat si pentru delimitarea parfii carosabile, pe toate structurile ce supratraverseaza drumul expres, in conformitate cu standardele si bunele practici in materie de siguranta traficului;

Pe toata lungimea zonei mediane se va amplasa parapet de beton tip New Jersey, prevazut cu goluri la baza pentru asigurarea scurgerii apelor.

Panourile/balizele antiorbire se prevad pe toata Iungimea zonei mecliane si vor fi prevazute cu sisteme de prindere din material plastic pe o platbanda rnetalica asigurata la crash test.

b) *cumularea cu alte proiecte* - nu este cazul.

c) *utilizarea resurselor naturale*: se vor utiliza resurse naturale în cantităţi limitate, iar materialele necesare realizării proiectului vor fi preluate de la societăţi autorizate;

d) *producţia de deşeuri*: deşeurile generate în perioada de execuţie cât şi în perioada de funcţionare vor fi stocate selectiv şi predate către societăţi autorizate din punct de vedere al mediului pentru activităţi de colectare/valorificare/eliminare;

e) *emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort*: în perioada de execuţie, zgomotul va fi generat de utilajele și mijloacele de transport; lucrările şi măsurile prevăzute în proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

f) *riscul de accident, ţinându-se seama în special de substanţele şi de tehnologiile utilizate*: nu este cazul;

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit nu se supune evaluării adecvate sunt următoarele :

* proiectul propus **nu intră** sub incidenţa art. 28 din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. **57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificari și completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare;
* prin adresa inregistrată la APM Dâmbovița - ANANP Serviciul Teritorial Dâmbovita considera că prroiectul nu este susceptibil să influențeze negativ starea de conservare a speciilor și habitatelor pentru care au fost constitiuite ariile naturale protejate aflate in administrare.

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

Conform procesului verbal din cte 19.01.2023 intocmit de Comisia de Analiză Tehnică a A.B.A. BUZĂU Ialomita pentru investiție este necesară elaborarea Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.

***2. Localizarea proiectelor***

*2.1. utilizarea existentă a terenului* : Investiţia este propusă spre realizare înBrănești, Buciumeni, Fieni, Moțăieni, Pucioasa, județul Dâmbovița

2.2. *relativa abundenţă a resurselor naturale din zonă, calitatea şi capacitatea regenerativă a acestora*: nu este cazul;

2.3. *capacitatea de absorbţie a mediului, cu atenţie deosebită pentru*:

1. zonele umede : nu este cazul;
2. zonele costiere : nu este cazul;

 c) zonele montane şi cele împădurite: nu este cazul;

 d) parcurile şi rezervaţiile naturale: nu este cazul;

 e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare, cum sunt: proiectul nu este amplasat în sau în vecinătatea unei arii naturale protejate;

 f) zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. [57/2007](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00103869.htm) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr. [5/2000](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00033752.htm) privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a III – a – zone protejate, zonele de protecţie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. [107/1996](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00008742.htm), cu modificările şi completările ulterioare, şi Hotărârea Guvernului nr. [930/2005](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00085898.htm) pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică: proiectul nu este inclus în zone de protecţie specială desemnate;

 g) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislaţie au fost deja depăşite: nu au fost înregistrate astfel de situaţii;

 h) ariile dens populate: nu e cazul

 i) peisajele cu semnificaţie istorică, culturală şi arheologică: nu este cazul;

***3. Caracteristicile impactului potenţial:***

 a) extinderea impactului: aria geografică şi numărul persoanelor afectate : nu este cazul;

 b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul

 c) mărimea şi complexitatea impactului:posibil impact atât pe perioada execuţiei proiectului cât şi ulterior în perioada de funcţionare;

 d) probabilitatea impactului: impact pe parcursul realizării investiţiei, cât şi după realizarea acestuia, deoarece măsurile prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

 e) durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului: impact cu durată, frecvenţă şi reversibilitate reduse datorită naturii proiectului şi măsurilor prevăzute de acesta; ***Proiectul propus necesită parcurgerea celorlalte etape ale procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului****.*

Orice persoană care face parte din publicul interesat şi care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanţial, actele, deciziile ori omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. **[554/2004](https://idrept.ro/00079384.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare.

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

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

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

Autoritatea publică emitentă are obligaţia de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluţionare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită şi trebuie să fie echitabilă, rapidă şi corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi ale Legii nr. **[554/2004](https://idrept.ro/00079384.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV**,

Laura Gabriela Briceag

|  |  |
| --- | --- |
| **Șef Serviciu A.A.A.** Maria Morcoașe  |  **Intocmit,**consilier A.A.A Amalia Didă  |
| **p.Șef Serviciu C.F.M.**  Cornelia Vlaicu  |  |