



## DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **Consiliul Județean Dambovita**, cu sediul în județul Dambovita, Municipiul Targoviste, Piața Tricolorului, nr.1, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Dambovita cu nr.12310/11.09.2018, în baza Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 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, cu modificările și completările ulterioare, Agenția pentru Protecția Mediului Dambovita decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul sesiunii Comisiei de Analiză Tehnică din data de 17.09.2018, pentru proiectul: **“Reabilitare și modernizare DJ 712 Targoviste (DN 72) – Sotanga – Vulcana Pandele – Branesti – Pucioasa (DN71),,,** propus a fi amplasat în județul Dambovita, Branesti Branesti; Pucioasa Pucioasa; Sotanga Sotanga; Sotanga Teis; Targoviste Targoviste; Vulcana – Pandele Vulcana- Pandele”, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului și nu se supune evaluării adecvate.**

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul se încadrează în prevederile Hotărârii de Guvern nr. 445/2009, anexa nr.2, la punctul 3/b și 13/a și intra sub incidența art.28 din Ordonanța de Urgență nr.57/2007;

- în urma mediatizării depunerii solicitării și a deciziei etapei de încadrare, nu au fost înregistrate observații, opinii sau sesizări din partea publicului, privind decizia etapei de încadrare.

### 1. Caracteristicile proiectului:

a) mărimea proiectului:

Drumul județean DJ 712 aparține domeniului public al județului Dambovita conform Hotărârii de Guvern nr. 1350/2001, anexa nr. 2, poziția 135 și asigură legătura orasului Pucioasa cu municipiul Targoviste tranzitând localitățile Branesti, Vulcana Pandele, Sotanga, și Teis.

Drumul propus pentru reabilitare este amplasat pe teritoriile administrative ale municipiului Targoviste, orasului Pucioasa și comunelor Sotanga, Vulcana Pandele și Branesti, pe teren intravilan și extravilan, având categoria de folosință cai de comunicație. În conformitate cu Ordonanța nr. 43/1997 actualizată privind regimul drumurilor, art. 22, administratorul drumului este Consiliul Județean Dambovita.

În prezent drumul județean este mărginit de locuințe în interiorul localităților, și de terenuri agricole în afara lor, are o parte carosabilă cu lățime variabilă cuprinsă între 5,80 m - 7,80 m, lățimea platformei fiind pe anumite tronșoane mai mică de 8.00 m, lățime necesară drumurilor județene conf. ord. MT nr. 45/1998. În localități drumul este realizat în cea mai mare parte la nivelul terenului natural iar în extravilan cu precădere în rambleu.

Partea carosabilă este încadrată parțial de borduri din beton și trotuare destinate circulației pietonale cu îmbrăcăminte din pavele autoblocante sau mixturi asfaltice și de acostamente înierbate.

Acostamentele drumului au lățimi variabile, sunt balastate, pietruite și în mare parte înierbate.



## AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI DÂMBOVIȚA

Str. Calea Ialomiței, nr. 1, Târgoviște, Cod 130142

E-mail: [office@apmdb.anpm.ro](mailto:office@apmdb.anpm.ro); tel./fax: 0245213959/0245213944

Din punct de vedere al amenajării curbilor, acestea nu sunt amenajate corespunzător, supralargirile și suprainălțările nu sunt în conformitate cu cerințele standardelor și normativelor tehnice pentru un drum de clasă tehnică IV.

În ceea ce privește configurația traseului în profil longitudinal acesta are declivități cuprinse între 0.02% și 6%.

Pe zona localităților traversate, trotuarele lipsesc parțial, iar distanțele între fronturile construite variază între 12 m și 16 m permițând la limita modernizarea la parametrii prevăzuți de normele în vigoare. Trotuarele existente sunt parțial în stare tehnică bună parțial sunt degradate și necesită intervenție.

Din punct de vedere al îmbracamintei rutiere, drumul are tronșoane cu îmbracaminte din mixtură asfaltică în grosimi variabile de 8 - 20 cm asternută pe strat de balast 20-50cm și strat de praf argilos nisipos, roscat, plastic vârtos, dar și tronșoane cu îmbracaminte din beton de ciment. Santurile nu există pe o parte din lungimea traseului, iar pe zonele unde există sunt înierbate prezintă deformări și obturări ale suprafeței de scurgere a apelor, iar la podete sunt necesare lucrări de reparații a pereului, timpanelor, amenajării amonte și aval a văilor la intrare și ieșire din podete.

Drumul este traversat de un număr suficient de podete, dar neîntretinute, având timpane distruse, pereuri crapate și distruse, colmatate de aluviuni și vegetație crescută în interior, precum și colmatări sau afuieri în dreptul culeelor.

Podetele tubulare existente sunt degradate, parțial infundate și nu pot prelua debitele existente.

Lipsa de întreținere a podetelor, secțiunea necorespunzătoare, au condus la infiltrarea apei în corpul drumului și afectarea lui.

Pe toată lungimea drumului județean se constată o lipsă de amenajare a sistemului de drenaj, a acostamentelor și aceeași stare a îmbracamintii drumului.

Din punct de vedere al siguranței și orientării circulației s-a constatat că nu există marcaje și indicatoare rutiere suficiente, iar cele existente sunt parțial distruse, necesitând înlocuirea lor.

Pe drumul propus pentru reabilitare se află trei poduri, două pe raza comunei Sotanga peste scurgere și peste pr. Vulcana și unul peste r. Ialomita pe raza comunei Branesti.

Toate podurile prezintă degradări atât la suprastructură cât și la infrastructură și necesită lucrări de reabilitare.

Starea precară a drumului creează neajunsuri legate de accesul localnicilor atât la proprietăți cât și la obiectivele social - culturale și administrative de pe raza localității.

Ca urmare a celor prezentate se impune necesitatea executării lucrărilor specifice de reabilitare a acestui drum.

### **Situatia proiectata**

Pentru aducerea drumului la parametrii tehnici care să ofere condiții optime de siguranță și confort rutier, proiectul prevede:

- Executarea de lucrări de reabilitare și modernizare ;
- Executarea de lucrări de colectare și evacuare a apelor meteorice din zona drumurilor;
- Lucrări de siguranță a circulației ;
- Reabilitarea celor trei poduri, de la km 0+425,00 peste raul Ialomita, de la km 7+777,88 peste paraul Vulcana și de la km 8+512,30 peste scurgere.

### Traseul in plan

Lucrările de reabilitare și modernizare se vor realiza cu menținerea traseului existent spre a se evita implicațiile necesare obținerii de terenuri ce aparțin proprietăților private.

La amenajarea traseului în plan s-a urmărit respectarea prevederilor continute în STAS 863/1985. În plan traseul drumului se va proiecta și amenaja pentru viteza de proiectare de 40 Km/h. Viteza se va reduce până la 25 km/h pe anumite sectoare, în special în curbe, datorită limitării lățimii drumului și, implicit, imposibilității supralargirii platformei.

Lucrările de reabilitare au impus corectarea punctuală a elementelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal precum și realizarea unei structuri rutiere suplă care să asigure desfasurarea circulației rutiere în condiții de fluiditate și cu caracter permanent.

### Profilul longitudinal

La stabilirea configuratiei liniei rosii (proiectate) a drumului s-au avut in vedere atat asigurarea grosimii sistemului rutier proiectat cat si asigurarea accesului la proprietatile limitrofe.

Linia rosie (proiectata) se va situa cu 15÷20 cm peste cota drumului existent.

#### Profilul transversal tip

In profil transversal se va pastra in general configuratia existenta a traseului, efectuandu-se mici corectii legate de amenajarea curbilor.

#### Structura rutiera

Avand in vedere natura si valoarea traficului, prevederile din normativului PD 177-2001 pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide si a recomandarilor din expertiza tehnica drumul va avea urmatoarea structura in masura sa suporte rigorile unui trafic rutier greu:

- Pe sectoarele cu imbracaminte asfaltica :
  - Indepartarea stratului de mixtura asfaltica;
  - Completarea fundatiei cu min 20 cm strat din piatra sparta;
  - 6 cm strat de baza BAD 22,4 leg 50/70;
  - 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16 rul 50/70 (BA16).
- Pe sectoarele cu imbracaminte din beton de ciment :
  - Repararea dalelor degradate, colmatarea rosturilor, fisurilor si crapaturilor ;
  - 2 cm strat de egalizare din mixtura asfaltica ABPC 31,5 baza 50/70 ;
  - 8 cm strat de baza din mixtura asfaltica ABPC 31,5 baza 50/70 ;
  - Geocompozit ;
  - 6 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16 rul 50/70 (BA16).

Pe zonele unde este necesara largirea partii carosabile, sau refacerea structurii existente degradate sistemul rutier adoptat va avea aceeasi alcatuire cu structura rutiera din carosabil si anume :

- 35cm balast
- 20 cm piatra sparta
- 6 cm strat de baza BAD 22,4 leg 50/70
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16 rul 50/70 (BA16).

Lucrarile de reabilitare a drumului se vor realiza in conditiile respectarii normelor si standardelor in vigoare. Se vor respecta prevederile HG 766/1997 si a Legii 10/1995 cu modificarile si completarile ulterioare privind obligativitatea utilizarii numai a materialelor de constructie agrementate.

#### Scurgerea apelor

Pentru colectarea si evacuarea apelor meteorice s-a prevazut amenajarea de santuri si rigole, rigole carosabile, rigole de acostament si podete.

Santurile se vor executa perate cu beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm pe strat drenant de nisip de 5 cm grosime si vor avea sectiunea trapezoidala cu latimea la partea inferioara de 0,50 m, latimea la partea superioara de 1,20 m si adancimea de 0,50 m.

Rigolele se vor executa din beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm si vor avea sectiune triunghiulara cu latimea de 0,50 m si adancimea de 0,125 m.

Rigolele carosabile vor fi executate din beton de ciment C30/37 si vor fi acoperite cu placi prefabricate din beton armat.

Rigolele de acostament sunt alcatuite din elemente prefabricate din beton cu latimea de 0,60 m.

Pentru asigurarea continuitatii santurilor in zona intersectiilor cu drumurile laterale si pentru subtraversarea drumului judetean se prevede amenajarea de podete tubulare alcatuite din tuburi de beton armat avand Dn = 500 mm. Tuburile se vor aseza pe un strat de beton de 15 cm grosime, iar la capete se vor amenaja timpane din beton de ciment.

Timpanele (atat fundatia cat si elevatia) se vor executa din beton C25/30. Betonul pe care se vor aseza tuburile va fi de clasa C16/20.

Apele meteorice colectate de pe suprafata carosabila se vor descarca atat la terenul natural cat si la emisarii din zona.

### Drumuri laterale

Conform temei de proiectare nu se efectueaza interventii la drumurile laterale sau alte elemente ale drumului ce nu sunt in domeniul public al judetului Dambovita.

In acest sens se va asigura numai racordarea drumurilor laterale la noile cote proiectate ale drumului principal.

### Siguranta circulatiei

Pentru asigurarea desfasurarii circulatiei in conditii de siguranta se prevad urmatoarele lucrari:

- marcaje longitudinale si transversale conform SR 1848/7;
- montarea de indicatoare de circulatie conform SR 1848/1,2 si 3;
- parapete metalice directionale de tip semigreu.

### Spatii de parcare si statii de autobuz

S-au prevazut parcare pentru autoturisme in urmatoarele zone:

- Sala sport, piata publica la km 9+031,00 - 32 locuri la 90°.
- Stadion, Gradinita, Parc la km 9+238,00 - 20 locuri in lung;
- Scoala Ilie Popescu Sotanga la km 9+518,00 - 16 locuri la 90°;

Acolo unde a fost posibil statiile de autobuz s-au amenajat in afara carosabilului, in spatii special amenajate in alveole proprii avand lungimea de 15,00 m, latimea de 2,50 m racordate prin intermediul penelor cu lungimea de 5,00 m.

Atat spatiile de parcare cat si statiile de autobuz vor avea structura rutiera alcatuita din:

- 35cm balast
- 20 cm piatra sparta
- 6 cm strat de baza BAD 22,4 leg 50/70
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16 rul 50/70 (BA16).

Pentru asigurarea continuitatii santurilor in zona parcarilor si a statiilor de autobuz s-au prevazut rigole carosabile acoperite cu placi prefabricate din beton.

### Consolidari terasamente

Pentru asigurarea stabilitatii terasamentului, la km 9+031,00 s-a prevazut amenajarea unui zid de sprijin de rambleu din beton cu inaltimea medie a elevatiei de 3,50 m si lungimea de 95,00 m.

In spatele zidului se va executa un dren din bolovani de rau, iar apele colectate vor fi evacuate prin intermediul barbacanelor din tevi PVC de 110 mm.

### Pod km 0+425,00 peste Ialomita

Pentru reabilitarea podului se propun urmatoarele lucrari :

- desfacerea caii, a hidroizolatiei si a betonului de panta;
- demontarea parapetelor pietonale degradate;
- dispozitive noi de tip etans pentru acoperirea rosturilor de dilatatie;
- hidroizolatie din materiale performante, inclusiv sapa de protectie;
- cale noua din beton asfaltic 2x4 cm;
- parapete de siguranta si pietonale noi
- Repararea cu betoane sau mortare speciale la intrados a fasiilor;
- Repararea cu betoane sau mortare speciale a betoanelor degradate la culei si pila;
- Refacerea scarilor de acces si a casiurilor pentru scurgerea apelor;
- Curatirea albiei de vegetatie si aluviuni pe lungimea de 50 m amonte si 150 m aval;

### Pod km 7+777,88 peste Vulcanita

Pentru reabilitarea acestui pod se propune executarea urmatoarelor lucrari in concordanta cu recomandarile din expertiza tehnica:

- desfacerea caii, a hidroizolatiei si a betonului de panta;
- demontarea parapetelor pietonale degradate;
- realizarea unei placi de suprabetonare cu grosimea minima de 14 cm care sa asigure o parte carosabila de 7,00 m si doua trotuare cu latimea de cate 1,00 m fiecare;
- dispozitive noi de tip etans pentru acoperirea rosturilor de dilatatie;
- hidroizolatie din materiale performante, inclusiv sapa de protectie;
- cale noua din beton asfaltic 2x4 cm;
- Repararea cu betoane sau mortare speciale la intrados a fasiilor;
- Repararea cu betoane sau mortare speciale a betoanelor degradate la culei si pila;

- Subzidire fundatie pila;
- Camasuirea elevatiilor pilei si culeelor;
- Refacerea scarilor de acces si a casiurilor pentru scurgerea apelor;
- Curatirea albiei de vegetatie si aluviuni pe lungimea de 15 m amonte si 25 m aval;
- Lucrari de protectie a albiei sub pod realizate din anrocamente si saltele de gabioane acoperite cu 10 cm beton de ciment.

Pod km 8+512,30 peste scurgere

Pentru reabilitarea acestui pod se propune executarea urmatoarelor lucrari in concordanta cu recomandarile din expertiza tehnica:

- desfacerea caii, a hidroizolatiei si a betonului de panta;
- demontarea parapetelor pietonale degradate;
- realizarea unei placi de suprabetonare cu grosimea minima de 10 cm care sa asigure o parte carosabila de 7,00 m;
- dispozitive noi de tip etans pentru acoperirea rosturilor de dilatatie;
- hidroizolatie din materiale performante, inclusiv sapa de protectie;
- cale noua din beton asfaltic 2x4 cm;
- Repararea cu betoane sau mortare speciale a betoanelor degradate la culei si ziduri;
- Curatirea albiei de vegetatie si aluviuni pe lungimea de 15 m amonte si 25 m aval;
- Refacerea apararilor de mal deteriorate din aval de pragul de fund.

b)cumularea cu alte proiecte:nu este cazul.

c)utilizarea resurselor naturale:nu este cazul;

d)producția de deșeuri: deșeurile menajere si cele din constructii vor fi preluate de operatori autorizati; deșeurile rezultate în urma procesului de construire vor fi colectate pe sorturi, stocate temporar în spații special amenajate și valorificate/eliminate prin societăți autorizate

e)emisiile poluante, inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort: lucrările și măsurile prevăzute în proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, așezări umane);

f)riscul de accident, ținându-se seama în special de substanțele și de tehnologiile utilizate: in timpul lucrarilor de executie pot apare pierderi accidentale de carburanti sau lubrefianti de la vehiculele si utilajele folosite;

**2.Localizarea proiectului:**

Se ia în considerare sensibilitatea mediului în zona geografică posibil a fi afectată de proiect, avându-se în vedere în special:

<D:\Arhive Elvira\Elvira\Sintact 2.0\cache\Legislatie\temp\00123818.HTML> -

#2.1.utilizarea existentă a terenului: Conform Certificatului de urbanism nr.242 din 07.09.2018, terenul pe care se solicita executarea lucrarilor este situat in intravilan cat si in extravilan.

2.2.relativa abundență a resurselor naturale din zonă, calitatea și capacitatea regenerativă a acestora: nu este cazul..

2.3.capacitatea de absorbtie a mediului, cu atenție deosebită pentru:

a)zonele umede: nu este cazul;

b)zonele costiere: nu este cazul;

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

d)parcurile și rezervațiile naturale:nu este cazul.

e)ariile clasificate sau zonele protejate prin legislația în vigoare, cum sunt: zone de protecție a faunei piscicole, bazine piscicole naturale și bazine piscicole amenajate etc.:nu este cazul;

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

g)ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislație au fost deja depășite: nu este cazul;

h)ariile dens populate:nu este cazul;

i)peisajele cu semnificație istorică, culturală și arheologică: nu este cazul.

### **3. Caracteristicile impactului potential**

a) extinderea impactului, aria geografica si numarul persoanelor afectate- nu este cazul.

b) natura transfrontiera a impactului - lucrarile propuse nu au efecte transfrontiera

c) marimea si complexitatea impactului – impact relativ redus și local, pe perioada execuției proiectului..

d) probabilitatea impactului - impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiției, cât și după realizarea acestuia, deoarece măsurile prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, așezări umane);..

e) durata, frecventa si reversibilitatea impactului - impact cu durată, frecvență și reversibilitate reduse datorită naturii proiectului și măsurilor prevăzute de acesta

Din analiza criteriilor de selectie pentru stabilirea necesitatii evaluarii impactului asupra mediului din Anexa 3 la HG 445/2009 mentionate anterior , s-a decis continuarea procedurii privind emiterea aprobarii de dezvoltare a proiectului.

#### **Condițiile de realizare a proiectului:**

-respectarea amplasamentului conform planului de situatie anexat documentatiei, respectarea tuturor solutiilor tehnice, a avizelor solicitate de alte institutii,inclusiv a avizului privind securitatea la incendii.

-supravegherea lucrarilor se va face prin monitorizare permanenta, avand ca scop principal minimizarea impactului asupra mediului.

-anuntarea Agentiei pentru Protectia Mediului Dambovita in situatia in care apar elemente noi, nespecificate in documentatie, care nu au fost luate in considerare la emiterea prezentei decizii.

Protectia calitatii apelor :

-nu se vor manipula sau depozita deseuri, reziduuri, sau substante chimice, fara asigurarea conditiilor de evitare a poluarii directe sau indirecte a apelor de suprafata sau subterane.

Protectia aerului:

-deplasarea cu viteza redusa a vehiculelor implicate in lucrarile prevazute de proiect, astfel incat sa se evite antrenarea particulelor de praf pe drumurile utilizate;

-intretinerea si repararea utilajelor si vehiculelor utilizate , in scopul reducerii emisiilor de poluanti atmosferici:

Protectia împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- în timpul execuției și funcționării proiectului nivelul de zgomot echivalent se va încadra în limitele SR 10009 / 2017 – Acustica - limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant, STAS 6156/1986 - Protecția împotriva zgomotului în construcții civile si social - culturale și OM 119 / 2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației.

Protectia solului și a subsolului:

- se interzice poluarea solului cu carburanți, uleiuri uzate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare a mijloacelor de transport sau datorită funcționării necorespunzătoare a acestora;

Modul de gospodărire a deșeurilor

- deșeurile se vor colecta selectiv în zone special amenajate și predate pe bază de contract firmelor autorizate;

- este interzisă depozitarea deșeurilor direct pe sol;

Lucrări de refacere a amplasamentului

- la finalizarea lucrărilor de construcții se vor executa lucrări de refacere a solului; se va curăța amplasamentul de toate tipurile de deșeuri generate pe perioada realizării proiectului;

- se vor lua toate măsurile pentru evitarea poluărilor accidentale, iar în cazul unor astfel de incidente, se va acționa imediat pentru a controla, izola, elimina poluarea;

În timpul implementării proiectului: în scopul eliminării eventualelor disfuncționalități, pe întreaga durată de execuție a lucrărilor vor fi supravegheate:

- respectarea cu strictețe a limitelor și suprafețelor destinate execuției lucrărilor;
- buna funcționare a utilajelor;
- modul de depozitare a materialelor de construcție;
- modul de depozitare al deșeurilor/valorificare și monitorizarea cantităților de deșeuri generate conform Ordinului 856/2002; predarea deșeurilor către operatori autorizați în valorificarea/ eliminarea deșeurilor;
- respectarea normelor de securitate, respectiv a normelor de securitate a muncii;
- nivelul de zgomot – în cazul apariției sesizărilor din partea populației datorate depășirii limitelor admisibile, se vor lua măsuri organizatorice și/sau tehnice corespunzătoare de atenuare a impactului;
- se va urmări menținerea unui nivel redus al emisiilor în aerul atmosferic datorate operațiilor de transport materiale prin utilizarea de mijloace de transport conforme, luarea măsurilor necesare în situația în care se constată depășirea standardului de calitate a aerului ambiental datorită execuției proiectului.
- respectarea amplasamentului conform planului anexat documentației și aplicarea soluțiilor tehnice adoptate.
- deșeurile reciclabile generate în perioada de funcționare vor fi colectate/valorificate/eliminate prin operatori economici autorizați, în baza contractului de prestări servicii;
- deșeurile menajere se vor colecta în europubele și vor fi eliminate de firme specializate, în baza contractului de prestări servicii;
- alimentarea cu combustibil a utilajelor, întreținerea, repararea, spălarea utilajelor și mijloacelor de transport se va realiza numai la agenți economici specializați;
- la terminarea lucrărilor se vor lua măsuri pentru îndepărtarea de pe amplasament a deșeurilor rezultate;
- la finalizarea lucrărilor, terenurile aferente organizării de șantier vor fi aduse la starea inițială;

Titularul proiectului are obligația de a solicita revizuirea prezentei decizii dacă intervin elemente noi necunoscute la data emiterii și asupra oricărei modificări ale condițiilor care au stat la baza emiterii , înainte de realizarea modificării.La finalizare se va solicita emiterea autorizației de mediu.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de aplicare a proiectului.

Proiectul propus nu necesită parcurgerea celorlalte etape ale procedurii de evaluare a impactului asupra mediului..

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile H.G. nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**p.DIRECTOR EXECUTIV,**

Mircea Nistor

**Intocmit,**

consilier Dobra Elvira

**Sef Serviciu Avize, Acorduri,**

**Autorizatii,**

Maria Morcoase