** Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor**

 **Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **Agenţia pentru Protecţia Mediului Dâmboviţa** |

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

 **(PROIECT)**

 **18.04.2023**

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **C.N.A.I.R. S.A. – DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI**, cu sediul în mun. București, Bulevardul Iuliu Maniu, nr.401A, înregistrată la sediul Agenției pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița cu nr. 14232 din 26.09.2022, 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**](https://idrept.ro/00103869.htm) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. [**49/2011**](https://idrept.ro/00139597.htm), cu modificările şi completările ulterioare,

**Agenția pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de 16.03.2023 că proiectul ***Lucrări de reabilitare a structurii rutiere și a lucrărilor de artă pe DN 61, km 47+000-km 78+529, județul Dâmbovița***, propus a fi realizat în com. Corbii Mari, Găești, Peterești, Uliești, Vișina, jud. Dâmbovița**, *nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă***

Justificarea prezentei decizii:

**I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit luarea deciziei etapei de încadrare in procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:**

a)proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, Anexa nr. 2 pct. 13, lit. a;

b) impactul realizării proiectului asupra factorilor de mediu va fi redus pentru sol, subsol, vegetație, fauna si nesemnificativ pentru ape, aer si așezările umane;

c)nu au fost formulate observaţii 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***:

 Tronsonul de drum existent face parte din drumul național secundar, DN 61, km 47+000 – km 78+529, se desfasoara în județul Dâmbovița, plecând de la limita dintre județele Dâmbovița și Giurgiu, în zona comunei Corbii Mari, până la intersecția cu drumul național DN 7, la Găești.

Traseul în plan are originea în DN 6, la Ghimpați, este orientat pe direcția nord-vest în traversarea localităților care țin de comunele Corbii Mari, Uiliești și Petrești, apoi pe directia nord, traversând autostrada A1, București-Pitești și continuă până în orașul Găești. Traseul sectorului de drum DN 61, km 47+000 - km 78+529, este situat în zona de câmpie, generic denumita Câmpia Gavanu Burdea, în vecinătatea luncii râului Neajlov, în județul Dâmbovița.

Drumul asigură legatura în continuare, spre sud-est, prin drumul național DN 5 B, cu municipiul Giurgiu. Sectorul de drum DN 61 studiat este orientat pe direcția nord - vest, cu începutul la km 31+500, intersecția cu drumul județean DJ 601 și sfărșitul la km 78+529, limita între județele Giurgiu și Dâmbovița. Din această secțiune sunt excluse cele două zone care au fost realizate prin alte proiecte, cum este zona pasaj peste CF și zona de final intersecția cu DN7 – Găești. Lungimea traseului proiectat fără cele două zone este de cca. 30.9 km.

Traseul traversează următoarele UAT-uri: UAT Corbii Mari, UAT Uliești, UAT Vișina, UAT Petrești, UAT Găești.

#### *Elementele geometrice ale proiectării drumului în plan*

Traseul în plan a fost proiectat pentru viteza de proiectare de 80km/h, pe anumite zone în funcție de razele prevazute s-au adoptat viteze reduse până la 25km/h.

Traseul este alcătuit dintr-o înșiruire de aliniamente racordate prin curbe arc de cerc cu sau fără clotoide.

Elementele geometrice principale în plan sunt următoarele:

* Raza minimă: 30 m
* Raza maximă: 1060m.

Traseul în plan are originea în DN 6, la Ghimpați, este orientat pe direcția nord-vest în traversarea localităților care țin de comunele Corbii Mari, Uiliești și Petresti, apoi pe direcția nord, traversând autostrada A1, București-Pitești și continuă până în orașul Găești. Traseul sectorului de drum DN 61, km 47+000 - km 78+529, este situat în zona de câmpie, generic denumita Câmpia Gavanu Burdea, în vecinatatea luncii râului Neajlov, în județul Dâmbovița.

 Drumul asigură legatura în continuare, spre sud-est, prin drumul național DN 5 B, cu municipiul Giurgiu. Sectorul de drum DN61 studiat este orientat pe direcția nord vest, cu începutul la km 31+500, intersecția cu drumul judetean DJ 601 și sfârșitul la km 78+529, limita între județele Giurgiu și Dambovita.

Traseul drumului prezintă elemente geometrice specifice zonei de câmpie, alternnd aliniamente Îi curbe. In proporție foarte mare traseul drumului trece prin zona localităților cu proprietăți, curți și imobile, dispuse pe o parte și alta a drumului.

| **Nr.** | **Denumire** | **Lungime**  | **Început Proiect** | **Sfârșit Proiect** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Drum national DN61 | 30,90 km  | X :541431,07Y :335955,27 | X :525276,96Y :357796,97 |

####  *Profilul în lung al drumului*

La proiectarea liniei roșii s-au respectat punctele obligatorii, pasul de proiectare și lungimile curbelor pentru viteza de proiectare de 80 km/h pâna la viteze reduse până la 25km/h, în strânsă corelare cu traseul în plan.

 Profilul în lung al drumului urmărește cu fidelitate panta terenului natural.

Profilul longitudinal este caracterizat de:

* Declivitatea minima: 0,01%
* Declivitatea maximă: 5,53%
* Raza minimă și maximă pentru racordari concave: 1000m– 15000m
* Raza minimă și maximă pentru racordari convexe: 1000m – 15000m

Excepție fac zonele de racordare pentru m<0.5%.

####

#### *Profilul transversal*

 Profilul transversal recomandat are urmatoarele elemente:

- lățimea părții carosabile: variabilă 6.50-7.00 m.

- lățimea platformei: 8.50-9.00 m.

- acostamente: 2 x 1,0 m.

In general profilul transversal al drumului este la nivelul terenului sau în rambleu cu înalțimea de h<1.00m. Local pe lungimi reduse, profilul transversal al drumului este mixt sau în rambleu cu înălțimea ce depășeste 1.00m.

In general profilul transversal al drumului este la nivelul terenului sau in rambleu cu înălțime medie. Sunt de asemenea prezente zone cu profil transversal mixt sau de debleu.

#### *Structura rutiera*

 Structura rutieră adoptată, în urma efectuării calculelor de dimensionare are următoarea alcătuire:

 Solutia 3 recomandată:

* 4cm beton asfaltic BA16 rul 50/70
* 5cm binder de criblură BAD22,4 leg 50/70
* 8cm mixtură asfaltică tip AB31.5 baza 50/70
* 25cm strat superior de fundație din piatră spartă amestec optimal;
* 30cm balast, în strat inferior de fundație și fundația structuri existente;

Pentru siguranţa rutiera după finalizarea lucrărilor va fi realizată semnalizarea verticală. Intersecțiile cu drumurile clasificate cât și cu cele neclasificate se vor amenaja pe o lungime de 25m.

***Sisteme de colectare si evacuare a apelor***

 Sistemul natural de scurgere existent înaintea execuţiei drumului va fi menţinut prin execuţia de poduri, podeţe, șanțuri și rigole carosabile.

 Au fost prevazute şanţuri şi rigole din beton în localități cu rol de colectare a apelor pluviale de pe zona drumului. Şanţurile trapezoidale sunt prevăzute cu adâncimea de 50cm. În afara localitătilor s-au prevăzut șanțuri de pământ care vor asigura descarcarea apelor spre emisar. Pe zona localității Găești, scurgerea apelor pluviale se va asigura prin sistemul existent de colectare a apelor prin: înlocuirea/aducerea la cota a gurilor de scurgere, aducerea la cota a capacelor căminelor de canalizare și înlocuirea/reabilitarea rigolelor carosabile.

 De asemenea, acolo unde, din conditii deosebite nu pot fi realizate șanțuri de orice tip se vor realiza rigole carosabile pentru preluarea apelor pluviale de pe platforma drumului și dirijarea acestor ape pluviale către un emisar.

 Descărcarea apelor pe văi mai mici sau canale se va face prin podeţe ce vor avea deschideri între 2– 4m, în funcţie de debit, după cum urmează:

| **Nr.crt** | **km** | **Tip** | **Descriere** | **Deschidere (m)** | **Înalțime (m)** | **Lungime (m)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 47+349 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.97 |
| 2 | 49+895 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 10.14 |
| 3 | 51+098 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 12.44 |
| 4 | 52+566 | Podeț beton | Podeț nou | 3.00 m | 2.40 m | 10.45 |
| 5 | 53+186 | Podeț beton | Existent ce se menține conform expertizei | 3.00 m | 1.20 m | 9.61 |
| 6 | 54+501 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 10.04 |
| 7 | 54+840 | Podeț beton | Podeț nou | 3.00 m | 2.40 m | 13.81 |
| 8 | 54+916 | Tub beton | Podeț tubular d=1200  | 1.20 m | 1.20 m | 9.90 |
| 9 | 55+243 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 2.00 m | 10.25 |
| 10 | 55+820 | Podeț beton | Podeț nou peste VFN | 2.00 m | 2.00 m | 9.52 |
| 11 | 56+834 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 10.38 |
| 12 | 57+215 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.00 |
| 13 | 58+053 | Podeț beton | Podeț nou peste VFN | 2.00 m | 2.00 m | 12.00 |
| 14 | 58+864 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 11.25 |
| 15 | 58+881 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.70 |
| 16 | 59+461 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 8.57 |
| 17 | 59+815 | Podeț beton | peste canal anif CPE 7 | 2.00 m | 2.00 m | 10.00 |
| 18 | 60+087 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.69 |
| 19 | 60+486 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 11.93 |
| 20 | 60+683 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 10.10 |
| 21 | 60+974 | Podeț beton | Podet nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.07 |
| 22 | 61+464 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.02 |
| 23 | 61+938 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.43 |
| 24 | 62+103 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 9.77 |
| 25 | 62+753 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 8.57 |
| 26 | 63+000 | Podeț beton | Podeț canal anif CPE 5 | 3.00 m | 2.40 m | 9.13 |
| 27 | 63+591 | Podeț beton | Podeț canal existent | 2.00 m | 2.00 m | 10.18 |
| 28 | 64+486 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 10.03 |
| 29 | 65+810 | Podeț beton | posil pct de min- vale | 2.00 m | 2.00 m | 9.00 |
| 30 | 67+012 | Podeț beton | Peste canal anif Cct 1-7 | 2.00 m | 2.00 m | 12.77 |
| 31 | 68+242 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 12.26 |
| 32 | 68+793 | Podeț beton | Podeț nou peste VFN | 3.00 m | 2.40 m | 14.00 |
| 33 | 69+808 | Podeț beton | Peste raul Izvor | 5.00 m | 3.20 m | 9.66 |
| 34 | 70+730 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 10.61 |
| 35 | 70+789 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 26.77 |
| 36 | 71+697 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 11.83 |
| 37 | 72+193 | Podeț beton | Podeț nou | 2.00 m | 1.20 m | 13.67 |
| 38 | 75+080 | Podeț beton | Peste canal existent | 2.00 m | 1.20 m | 9.38 |
| 39 | 75+424 | Podeț beton | Peste canal existent | 2.00 m | 2.00 m | 10.00 |
| 40 | 75+793 | Podeț beton | Peste canal existent | 2.00 m | 2.00 m | 9.29 |

Toate podețele se vor proteja cu beton turnat monolit sau cu dale din beton și un pinten din beton, pe lungimea de 5.0 m amonte și 5.0 m aval. Dupa aceasta protecție, unde este cazul, se va face racordarea la albia/canalul existent pe o lungime de min 5m amonte aval.

 Asigurarea scurgerii apelor în dreptul acceselor se vor face prin podete tubulare cu ϕ500.

 În zonele cu umiditate ridicată și în zona din amonte s-au prevazut drenuri sub dispozitivele de colectare a apelor meteorice, după cum urmează:

|  |
| --- |
| TABEL APLICABILITATE DREN DN61 |
| Km inceput | Km sfarsit | Partea | Lungime (m) |
| 48+893 | 49+060 | Dreapta | 167 |
| 58+670 | 60+200 | Stanga | 1530 |

**TIPURILE DE LUCRARI HIDROTEHNICE**:

În funcție de viteza apei, de nivelul apei, de zona care trebuie aparată (rambleul drumului, malul cursului de apî, albia amonte, aval podețe, canal deviat, etc.) se proiectează tipul de lucrare hidrotehnică.

***Canal trapezoidal pereat***

Acest tip de lucrare constă în protecția cu pereu din beton a canalului sau albiei cursului de apă, forma acesteia este trapezoidală conform profilelor tip.

***Amenajare albie cu saltea gabioane***

Pentru conducerea apelor de pe văi s-a proiectat amenajarea lor cu gabioane, pe saltele din gabioane. Atât poziționarea saltelelor din gabioane cât și a gabioanelor se va face pe un filtru din geotextil. Forma albiei este trapezoidală conform profilelor tip.

***Corecție albie***

Pentru racordarea văilor la poduri sau podețe de pe drumul național și realizarea scurgerii debitelor de calcul s-au prevăzut corecții și recalibrări ale albiilor în plan. Aceste lucrări constau în lucrări de terasamente, fiind necesară respectarea secțiunii de calcul, cotelor și traseul în plan.

#### LUCRARI DE ARTĂ

###  Situația existentă

 Pe lungimea sectorului de drum studiat există 5 poduri .

 **Suprastructura** podurilor este alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat, cu o deschidere, doua deschideri. Grinzile podurilor sunt grinzi tip fâșii cu goluri solidarizate prin intermediul unor antretoaze de capat conform detaliului tip.

 Peste grinzile existente a fost executată, după caz, o placă de beton peste care a fost turnat un strat de asfalt.

 **Infrastructurile** sunt alcătuite din culei și pile din beton armat. Având în vedere oblicitatea podurilor, pilele și culee urmăresc sensul de scurgere al apei.

 **Calea pe pod** are o lățime suficientî cât să permită circulația autovehiculelor fără restricții de viteză. Partea carosabilă este marginită de bordura sau parapet direcțional tip H4b (pod peste râul Argeș). Trotuarele, acolo unde există, sunt încadrate între borduri (zona carosabilă) și parapet pietonal metalic la exterior.

 Podurile sunt amplasate pe un drum de clasa tehnica III.

 **Amenajarea albiei** – toate cele 5 poduri ce fac obiectul temei de proiectare nu au albiile amenajate. Albiile râului sunt parâial colmatate cu aluviuni sub pod, iar acolo unde nu există apă în albia râului se constată prezența vegetației abundente.

Urmare a expertizelor tehnice întocmite, s-a propus câte o varianta de remediere pentru fiecare pod în parte, după cum urmează:

* 1. Pod km.49+211.50 (km.49+212 cf expertiza tehnică) - Pod nou
* 2. Pod km. 63+926.53 (km.63+930 cf expertiza tehnică) - Pod nou
* 3. Pod km. 74+022.57 (74+017 cf expertiză tehnică) - Lucrări de reparații
* 4. Pod km. 74+778 (km.74+780 cf expertiza tehnica) - Pod nou
* 5. Pod km. 78+561.90 (km.78+556 cf expertiza tehnica) – Pod nou

### Pod km. 49+211.50 (km.49+212 cf expertiză tehnică), peste pr. Redevuia

**Pentru acest pod s-au analizat 3 soluții de remediere, însă se recomandă adoptarea variantei 3, după cum urmează:**

 **Varianta 3** - Pod nou cu suprastructura realizată din grinzi prefabricate L=12.00m, h=72

Lucrările constau în:

Demolarea podului existent și realizarea unui pod nou pe amplasamentul existent

**Suprastructura** este alcătuita din grinzi prefabricate în lungime de L=12.00m, h=0.72m armatură preîntinsă solidarizate printr-o placă din beton armat, cu lățime care asigură o parte carosabilă pentru două benzi de circulație și câte un trotuar denivelat, stânga-dreapta pe care să fie montate parapete pietonal și parapete de siguranta tipH4b-W5;

 In sectiune transversală podul asigură o parte carosabilă de 7.80m și trotuare cu lățime de 1.75m.

Între partea carosabilă și trotuare sunt prevăzuți parapeti metalici cu nivel de protecție foarte ridicată tip H4b-W5 iar la exteriorul trotuarelor sunt prevăzuti parapeți pietonali metalici.

 Bordurile amplasate la marginea părții carosabile sunt din piatră albă cu durabilitate sporită la actiunea agenților de degivrare.

- **Infrastructura** este alcatuita din 2 culei fundate indirect pe piloți

- **Racordarea cu terasamentele** se realizează prin intermediul zidurilor întoarse si a sferturilor de con pereate. Pe zona de racordare pod-rampe se vor executa scări și cașiuri.

- **Rampele de acces** se vor amenaja pe o lungime de minim 25.00 m de la capetele podului. Realizarea unor sferturi de con pereate și cașiuri, noi;

- **Albia** se va curăța de vegetație și se va amenaja în zona podului, amonte și în aval;

- **Semnalizarea rutieră** pentru accesul pe pod se va realiza prin montarea de indicatoare rutiere necesare în concordanța cu elementele geometrice ale drumului existent.

Pe timpul executiei podului nou, circulația se va desfășura pe ruta ocolitoare, cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul nopții.

 Lucrarile propuse vor asigura podul la parametrii de exploatare corespunzători normelor Eurocode și vor asigura durata de exploatare cu minim 100 de ani

### Pod km. 63+926.53 (km.63+930 cf expertiza tehnica), peste r. Izvor

**Pentru acest pod s-au analizat 2 soluții de remediere , însă se recomandă adoptarea variantei 2, supă cum urmează:**

**Varianta 2 -** Pod nou cu suprastructură realizată din grinzi prefabricate L=12.00m, h=0.72m

Lucrările constau in:

Demolarea podului existent și realizarea unui pod nou pe amplasamentul existent

**Suprastructura** este alcatuită din grinzi prefabricate în lungime de L=12.00m, h=0.72m armatură preintinsă solidarizate printr-o placă din beton armat, cu lățime care asigură o parte carosabilă pentru două benzi de circulație și câte un trotuar denivelat, stânga-dreapta pe care să fie montate parapete pietonal și parapete de siguranța tipH4b-W5;

 In secțiune transversală podul asigură o parte carosabilă de 7.80m și trotuare cu lătime de 1.75m. Între partea carosabilă și trotuare sunt prevăzuți parapeți metalici cu nivel de protecție foarte ridicată tip H4b-W5 iar la exteriorul trotuarelor sunt prevăzuți parapeți pietonali metalici. Bordurile amplasate la marginea părții carosabile sunt din piatra albă cu durabilitate sporită la acțiunea agenților de degivrare.

**Infrastructura** este alcatuită din 2 culei fundate indirect pe piloți cu diametrul de 1.20m și lungime de 20.00m

**Racordarea cu terasamentele** se realizează prin intermediul zidurilor întoarse și a sferturilor de con pereate. Pe zona de racordare pod-rampe se vor executa scări și cașiuri.

**Rampele de acces** se vor amenaja pe o lungime de minim 25.00 m de la capetele podului. Realizarea unor sferturi de con pereate și cașiuri, noi;

**Albia** se va curăta de vegetație și se va amenaja în zona podului, amonte și în aval conform lucrărilor hidro;

**Semnalizarea rutieră** pentru accesul pe pod se va realiza prin montarea de indicatoare rutiere necesare în concordanță cu elementele geometrice ale drumului existent.

Pe timpul execuției podului nou, circulația se va desfășura pe ruta ocolitoare/varianta provizorie de circulație, cu semnalizarea corespunzătoare a circulației inclusiv pe timpul noptii.

Lucrările propuse vor asigura podul la parametrii de exploatare corespunzători normelor Eurocode și vor asigura durata de exploatare cu minim 100 de ani.

### Pod km. 74+022.57 (km.74+017 cf expertiză tehnică), peste r. Argeș

 Soluția propusă presupune ***lucrări de reparații*** ce constau în:

* Înlocuirea rosturilor de dilatatie
* Frezarea stratului de uzura și așternerea unui strat nou
* Lucrări de curătare a vegetației și de reparații ale căii pe trotuare și a bordurilor.
* Decolmatarea gurilor de scurgere
* Execuția protecției anticorozive a suprastructurii și infrastructurii podului
* Injectarea fisurilor din pile și culei
* Curățarea cașiurilor / santurilor din beton de pe rampe
* Decolmatarea barbacanelor
* Reparații gabioane deteriorate
* Refacere structură rutieră de pe rampele de acces
* Completarea cu catadioptrii a parapeților direcționali
* Refacerea semnalizării rutiere verticale și orizontale

Pe perioada execuției lucrărilor de reparații, circulația se va desfășura pe câte o bandă, alternativ.

### Pod km. 74+778 (km.74+780 cf expertiză tehnică)

**Pentru acest pod s-au analizat 2 soluții de remediere, însă se recomanda adoptarea variantei 2, după cum urmează:**

**Varianta 2 -** Pod nou cu suprastructura realizată din grinzi prefabricate L=10.00m, h=0.52m

Lucrările constau in:

Demolarea podului existent și realizarea unui pod nou pe amplasamentul existent

**Suprastructura** este alcatuită din grinzi prefabricate cu armătura preîntinsă solidarizate printr-o placă din beton armat, cu o lățime care asigură o parte carosabilă pentru două benzi de circulație și câte un trotuar denivelat, stânga-dreapta pe care sa fie montate parapete pietonal și parapete de siguranță tip H4b-W5;

 In secțiune transversală podul asigură o parte carosabilă de 7.80m și trotuare cu lățime de 1.75m.

Între partea carosabilă ș trotuare sunt prevăzuti parapeți metalici cu nivel de protecție foarte ridicată tip H4b-W5 iar la exteriorul trotuarelor sunt prevăzuti parapeți pietonali metalici.

Bordurile amplasate la marginea părții carosabile sunt din piatra albă cu durabilitate sporită la acțiunea agenților de degivrare.

**Infrastructura** este alcatuită din 2 culei fundate indirect pe piloți cu diametrul de 1.20m și lungime de L=20.00m

**Racordarea cu terasamentele** se realizează prin intermediul zidurilor întoarse și a sferturilor de con pereate. Pe zona de racordare pod-rampe se vor executa scări și cașiuri.

 **Rampele de acces** se vor amenaja pe o lungime de minim 25.00 m de la capetele podului. Realizarea unor sferturi de con pereate și cașiuri, noi;

**Albia** se va curața de vegetație și se va amenaja în zona podului, amonte și aval conform amenajarii hidro;

**Semnalizarea rutier** pentru accesul pe pod se va realiza prin montarea de indicatoare rutiere necesare în concordanța cu elementele geometrice ale drumului existent.

Pe timpul execuției podului nou, circulația se va desfășura pe ruta ocolitoare, cu semnalizarea corespunzătoare a circulației inclusiv pe timpul nopții.

Lucrarile propuse vor asigura podul la parametrii de exploatare corespunzători normelor Eurocode și vor asigura durata de exploatare cu minim 100 de ani.

### Pod km. 78+561.90 (km.78+556 cf expertiză tehnică)

**Pentru acest pod s-au analizat 3 solutii de remediere, însă se recomandă adoptarea variantei 3, pe care o vom prezenta mai jos:**

**Varianta 3** – Inlocuirea completă a podului și trecerea la clasa de încarcare conform Eurocod

 **Suprastructura**

* Suprastructura va fi alcatuită din grinzi pretensionate tip T în lungime de L=17.00m și h=1.05m, conform Eurocod, dispuse joantiv și solidarizate printr-o placa de suprabetonare din beton armat C35/45 în grosime de minim 15cm cu pantă transversală de 2.5%, la capetele cărora se vor realiza antretoaze din beton armat.
* În sectiune transversală podul are o parte carosabilă de 9.00m și trotuare cu lățimea de 1.80m;
* Între partea carosabila și trotuare sunt prevăzute borduri înalte, iar la exteriorul trotuarelor sunt prevăzuti parapeți pietonali metalici;
* Bordurile amplasate la marginea părții carosabile sunt din piatră albă cu durabilitate sporită la acțiunea agenților de dezghetare
* Realizarea hidroizolației din materiale performante, precum și a protecției acesteia, cu grosime de 3cm;
* Se vor executa consolele trotuarelor și umpluturile acestora;
* Dispunerea de guri de scurgere cu tuburi prelungitoare;
* Montarea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor de dilatatie.
* Montarea parapetelor de protecție direcționali metalici. Acestia vor avea un nivel de protectie H4b - protectie foarte ridicată, cu lățimea de lucru W5;
* Montarea parapetelor pietonale;
* Grinzile vor rezema pe banchetele culeelor prin intermediul unor aparate de reazem din neopren armat.

**Infrastructura**

* Infrastructura podului va fi alcatuita din 2 culee având elevațiile din beton armat C35/45 și fundații indirecte pe piloți, dimensiunile lor urmând a se stabili la viitoarele faze de proiectare.

**Racordarea cu terasamentele. Rampe de acces**

* Racordările cu terasamentele ale rampelor de acces se vor realiza cu ziduri întoarse;
* Realizarea unor sferturi de con noi cu scări de acces și cașiuri adaptate la situația existentă din teren;
* Rampele de acces se vor amenaja la ambele capete ale podului pe o lungime de 25m cu o structura rutieră identică cu cea aleasă pentru modernizarea întregului sector de drum de către expert și beneficiar;
* Pe rampe se vor dispune parapeți direcționali metalici nivel de protectie H4b pe o lungime de 25.00m și indicatoare rutiere.

**Albia**

* Albia se va curăța de vegetație și se va amenaja în zona podului.

**Semnalizare rutieră**

Se va realiza o semnalizare rutieră verticală a accesului pe pod prin amplasarea de indicatoare rutiere și o amenajare orizontală a semnalizării;

* Pe toata durata execuției lucrarilor, traficul va fi deviat pe o ruta ocolitoare a zonei de lucru.

Avand în vedere amplasamentul important al podului (in intravilanul orasului Gaesti), precum și starea de degradare semnificativă a infrastructurilor acestuia, dar și propunerea din expertiza tehnică de realizare a unor subzidiri ale fundațiilor, consideram ca solutia tehnica care sa indeplineasca exigentele tehnice in vigoare, precum si asigurarea unei durate de viata de 100 de ani, conform Eurocod, o reprezinta varianta 3, executarea unui pod nou.

***Podurile și viaductele propuse sunt :***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. crt** | **Km** | **Tip** | **Descriere** | **Deschidere (m)** | **Cota nivel apă Q2% - AX (m)** | **Înăltime apă (m)** | **Tip lucrare** | **Lungime racordare** **albie aval (m)** | **lungime racordare albie amonte (m)** |
| 1 | 49+211.50 | Pod beton | peste VFN | 10.90 m | 129.57 | 1.37 | La acest km drumul întalnește un fir de vale necadastrată ce se amenajează cu ajutorul unei lucrări hidrotehnice (saltea de gabioane) caracterizată printr-o secțiune trapezoidală cu baza de b=7.0m, adâncimea h=2.0m, panta 2:3 pe o lungime de 38m | 14 | 13 |
| 2 | 63+926.53 | Pod beton | peste râul Izvor | 10.90 m | 160.06 | 1.36 | La acest km drumul întâlnește râul izvor ce se amenajează cu ajutorul unei lucrări hidrotehnice (saltea de gabioane) caracterizată printr-o secțiune trapezoidală cu baza de b=7.0m, adâncimea h=2.0m, panta 2:3 pe o lungime de 100 m. | 39 | 49 |
| 3 | 74+022.57 | Pod beton | pod existent peste Arges ce se pastreaza | 209.9m (6x33.31+2x5m) | La acest km drum întalnește râul Argeș. Aici se vor repara lucrările din albie existente, iar podul se va reabilata conform expertizei. |
| 4 | 74+778 | Pod beton | pod nou - canal existent | 8.90 m | 182.23 | 0.93 | La acest km drumul intalneste un canal existent ce se amenajeaza cu ajutorul unei lucrari (saltea din gabioane) caracterizata printr-o sectiune trapezoidala cu baza de b=3.5m, adancimea h=1.5m, panta 2:3 pe o lungime de 38 m. | 15 | 11.5 |
| 5 | 78+561.90 | Pod beton | peste raul Sabar | 13.00 m | 185.32 | 0.57 | La acest km drumul intalneste raul sabar ce se amenajeaza cu ajutorul unei lucrari hidrotehnice (saltea de gabioane) caracterizata printr-o sectiune trapezoidala cu baza de b=4.0m, adancimea h=1.5m, panta 2:3 pe o lungime de 88 m. | 35 | 40 |

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 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***: 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***: riscul de accident, pe perioada execuţiei lucrărilor este redus, deoarece nu se utilizează substanţe periculoase.

***3.Localizarea proiectelor***

2.1. utilizarea existentă a terenului: conform Certificatului de urbanism nr. 143 din 01.09.2023, categoria de folosință a terenului este neproductiv(drum), zona stabilită prin PUG căi de comunicații;

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:

-între km 73+960 și 74+308, pe o distanță de aprox. 348 m, proiectul intersectează ariile naturale protejate de interes comunitar ROSAC0106 (ROSCI0106) Lunca Mijlocie a Argeșului și ROSPA0161 Lunca Mijlocie a Argeșului);

- traseul proiectului se află de asemenea în vecinătatea rezervației naturale Izvorul de la Corbii Ciungi este arie naturală protejată de interes național; zona cuprinsă între DN61 și rezervația naturală Izvorul de la Corbii Ciungi (aprox.127 m) este antropizată și nu sunt prezente specii caracteristice rezervației.

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: impactul va fi local, numai în zona de lucru, pe perioada execuţiei ;

 b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

 c) mărimea şi complexitatea impactului: impact relativ redus şi local pe perioada execuţiei proiectului;

 d) probabilitatea impactului: impact cu probabilitate redusă atât 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.

**II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate:**

 Proiectul nu afectează integritatea ariilor naturale protejate de interes comunitar ROSAC0106 (ROSCI0106) Lunca Mijlocie a Argeșului și ROSPA0161 Lunca Mijlocie a Argeșului deoarece:

* nu reduce suprafaţa habitatelor şi/sau numărul exemplarelor speciilor de interes comunitar din cadrul siturilor;
* nu duce la fragmentarea habitatelor de interes comunitar;
* nu implică utilizarea unor resurse de care depinde biodiversitatea ariilor naturale protejate;
* nu are impact negativ asupra factorilor care determină menţinerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar;
* nu produce modificări ale dinamicii relaţiilor care definesc structura şi/sau funcţia ariilor naturale protejate de interes comunitar.

 De asemenea nu se produc modificări fizice în rezervația naturală Corbii Ciungi și nu este afectată starea de conservare a florei și faunei;

 - zona cuprinsă între DN61 și rezervația naturală Izvorul de la Corbii Ciungi (aprox.127 m) este antropizată și nu sunt prezente specii caracteristice rezervației.

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

Conform adresei ADMINISTRAȚIEI BAZINALE DE APĂ ARGEȘ -VEDEA nr. 1791 din 03.03.2023, nu este necesară întocmirea SEICA având în vedere că lucrările care se vor executa, sunt fie reparații la podul existent(pe Argeș), fie au un efect local, fără deteriorarea corpului de apă, urmare lungimii acestor corpuri(15 km pt. Izvor, respectiv 113km pt Sabar);

***Condiţiile de realizare a proiectului****:*

***Titularul are obligaţia de a urmări modul de respectare a legislaţiei de mediu în vigoare pe toata perioada de execuţie a lucrărilor şi după realizarea acestuia să ia toate măsurile necesare pentru a nu se produce poluarea apelor subterane, de suprafaţă, a solului sau a aerului***.

* ***Respectarea condițiilor impuse prin avizele solicitate în Certificatul de Urbanism.***
* ***Titularul are obligația respectării condițiilor impuse prin actele de reglementare emise/solicitate de alte autorități.***

**Pentru organizarea de şantier:**

* depozitarea materialelor de construcţie şi a deşeurilor rezultate se va face în zone special amenajate fără să afecteze circulaţia în zonă;
* utilajele de construcţii se vor alimenta cu carburanţi numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;
* întreţinerea utilajelor/mijloacelor de transport (spălarea lor, efectuarea de reparaţii, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri/baze de producţie autorizate;
* toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G. nr. 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor;
* deşeurile menajere se vor colecta în europubelă şi se vor preda către unităţi autorizate;
* prin organizarea de şantier nu se vor ocupa suprafeţe suplimentare de teren, faţă de cele planificate pentru realizarea proiectului;
* pentru lucrările specifice de şantier se vor utiliza toalete ecologice;

**Protecţia apelor**

 **Se vor respecta conditiile impuse prin Avizul de gospodărire al apelor nr. ..............**

* nu se vor evacua ape uzate în apele de suprafaţă sau subterane, nu se vormanipula sau depozita deşeuri, reziduuri sau substanţe chimice, fără asigurarea condiţiilor de evitare a poluării directe sau indirecte a apelor de suprafaţă sau subterane;

**Protecţia aerului**

* materialele de construcţie se vor depozita în locuri închise şi ferite de acţiunea vântului, pentru evitarea dispersiei particulelor de praf, ciment, var etc.;
* materialele de construcţie pulverulente se vor manipula în aşa fel încât să se reducă la minim nivelul de particule ce pot fi antrenate de curenţii atmosferici;
* emisiile de poluanţi rezultaţi de la vehiculele rutiere trebuie să se încadreze în normele tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere şi protecţiei mediului, verificaţi prin inspecţia tehnică periodică; cantităţile anuale de poluanţi emişi din activitatea de transport se calculează folosind metodologia specifică;
* concentraţiile noxelor emise de la motoarele termice care funcţionează pe motorină nu vor depăşi limitele maxime admise de H.G. 743/2002;
* în perioadele secetoase şi ori de câte ori este nevoie se vor umecta căile de acces pentru evitarea poluării cu praf;

**Protecția împotriva zgomotului**

- toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G. nr. 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor;

- în timpul execuţiei şi funcţionării proiectului nivelul de zgomot echivalent se va încadra în limitele SR 10009-2017/C91:2020 – Acustică - limite admisibile ale nivelului de zgomot în mediul ambiant, STAS 6156/1986 - Protecţia împotriva zgomotului in construcţii civile și social - culturale şi OM nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei, cu modificările și completările ulterioare respectiv:

* 65 dB - la limita zonei funcţionale a amplasamentului;
* 55 dB în timpul zilei/45 dB noaptea (orele 23.00-7.00) – la fațada clădirilor învecinate, considerate zone protejate;

**Protecţia solului**

* mijloacele de transport vor fi asigurate astfel încât să nu existe pierderi de material sau deşeuri în timpul transportului;
* utilajele de construcţii se vor alimenta cu carburanţi numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;
* întreţinerea utilajelor/mijloacelor de transport (spălarea lor, efectuarea de reparaţii, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri/baze de producţie autorizate;
* alimentarea cu carburanţi a mijloacelor de transport se va face de la staţii de distribuţie carburanţi autorizate, iar pentru utilaje alimentarea se va face numai cu respectarea tuturor normelor de protecţie mediului;
* se vor amenaja spaţii amenajate corepunzător pentru depozitarea materialelor de construcţie şi pentru depozitarea temporară a deşeurilor generate;
* se interzice poluarea solului cu carburanţi, uleiuri uzate în urma operaţiilor de staţionare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor şi a mijloacelor de transport sau datorită funcţionării necorespunzătoare a acestora;
* în perioada de funcționare se vor amenaja spații pentru depozitarea deșeurilor rezultate din activitate

**BIODIVERSITATE**

 ***Se vor respecta condițiile impuse prin Avizul nr. 14 din31.03.2023, emis de Agenția Națională pentru Arii Protejate-Serviciul Teritorial Dâmbovița***

- respectarea prevederilor OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu completările și modificările ulterioare;

- respectarea regimului de arii naturale protejate de interes comunitar pentru ROSAC0106 (ROSCI0106) Lunca Mijlocie a Argeșului și ROSPA0161 Lunca Mijlocie a Argeșului;

- respectarea prevederilor/condiţiilor din Planul de management şi Regulamentul sitului Natura 2000 ROSAC0106 (ROSCI0106) Lunca Mijlocie a Argeșului;

- respectarea obiectivelor specifice de conservare elaborate/transmise de Agenția Națională pentru Arii Naturale Protejate;

- respectarea amplasamentului şi aplicarea soluţiilor tehnice adoptate în proiect astfel încât impactul asupra habitatelor şi speciilor să fie nesemnificativ;

- lucrările propuse în cadrul proiectului se vor realiza astfel încât să nu fie afectate alte suprafeţe limitrofe şi vegetaţia specifică;

- nu se vor recolta, captura, ucide, distruge sau vătăma exemplare din specii sălbatice de floră şi faună, protejate la nivel naţional sau internaţional, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;

- în vederea protejării speciilor de păsări, sunt interzise:

 -uciderea sau capturarea intenţionată, indiferent de metoda utilizată

 -deteriorarea, distrugerea şi/sau culegerea intenţionată a cuiburilor

 şi/sau ouălor din natură

 -perturbarea intenţionată a păsărilor, în special în cursul perioadei de

 reproducere, de creştere, de hibernare şi de migraţie

 -deteriorarea şi/sau distrugerea locurilor de reproducere sau odihnă a

 păsărilor

 -deţinerea exemplarelor din speciile pentru care sunt interzise vânarea

 și capturarea

- se interzice introducerea de specii din afara zonei (prădători, competitori sau paraziţi ai speciilor protejate de floră şi faună sălbatică, specii exotice sau organisme modificate genetic)

- menţinerea unui statut favorabil de conservare pentru habitate şi specii de floră şi faună sălbatică prezente în zona amplasamentului şi în vecinătate

- nu se vor realiza lucrări de decopertare dacă la nivelul solului există cuiburi sau pui ai unor specii de păsări, incapabili încă de zbor;

- în vecinătatea ariilor naturale protejate de interes comunitar sunt interzise: utilizarea, stocarea, transportul, manipularea sau producerea de substanţe, materiale, deşeuri solide, noxe, staţionarea autovehiculelor care prezintă scurgeri de carburanţi/uleiuri;

- colectarea selectivă a deşeurilor generate şi valorificarea/eliminarea acestora prin operatori economici autorizaţi;

- se vor limita sursele generatoare de zgomot şi vibraţii astfel încât să nu afecteze specii de interes comunitar care este posibil să se afle în zonele limitrofe;

- titularul va raporta orice ucidere accidentală a oricărei specii de păsări de interes comunitar;

- în situaţia în care apar elemente noi, nespecificate în documentaţie, va fi anunţată Agenţia pentru Protecţia Mediului Dâmboviţa.

***Modul de gospodărire a deşeurilor***

***Titularul are obligaţia respectării prevederilor Ordonanței de Urgenţă a Guvernului României privind protecţia mediului nr. 195/2005, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 265/2006, Ordonanței de Urgență nr. 92/2021 privind regimul deşeurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.17/2023;***

- deşeurile reciclabile rezultate în urma lucrărilor de construcţii se vor colecta selectiv prin grija executantului lucrării, selectiv pe categorii şi vor fi predate la firme specializate în valorificarea lor;

- deşeurile menajere se vor colecta în europubelă şi se vor preda către firme specializate;

**Lucrări de refacere a amplasamentului**

- în cazul unor poluări accidentale se va reface zona afectată;

- la încetarea activităţii se vor dezafecta construcţiile/instalaţiile existente şi se va readuce terenul la starea inițială în vederea utilizării ulterioare a terenului;

**Monitorizarea**

**a)În timpul implementării proiectului:** în scopul eliminării eventualelor disfuncţionalităţi, pe întreaga durată de execuţie a lucrărilor vor fi supravegheate:

- respectarea cu stricteţe a limitelor şi suprafeţelor ;

- modul de depozitare a materialelor de construcţie;

- respectarea rutelor alese pentru transportul materialelor de construcţie;

- respectarea normelor de securitate a muncii;

- respectarea măsurilor de reducere a poluării;

- refacerea la sfârşitul lucrărilor a zonelor afectate de lucrările de organizare a şantierului;

- nivelul de zgomot – în cazul apariţiei sesizărilor din partea populaţiei datorate depăşirii limitelor admisibile se vor lua măsuri organizatorice şi/sau tehnice corespunzătoare de atenuare a impactului.

***Proiectul propus nu necesită parcurgerea celorlalte etape ale procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului, evaluarea adecvată și evaluarea impactului asupra corpurilor de apă****.*

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situaţia în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condiţiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligaţia de a notifica autoritatea competentă emitentă.

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.**, **Întocmit,**

**Maria MORCOAȘE consilier AAA**

 **Grațiela CIOCOIU- BUNILĂ**

**p.Șef Serviciu C.F.M.,**

 **Cornelia VLAICU**