**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI HARGHITA**

Nr.3076 /14.05.2024

**DECIZIA DE ÎNCADRARE**

**Nr. …………/14.05.2024**

*PROIECT*

Ca urmare a notificării adresate de  **Orașul Vlăhița** cu sediul în orașul Vlăhița, str. Turnătorilor, nr.20, jud. Harghita, privind **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Vlăhița 2021-2030** la APM Harghita cu nr.3076/04.04.2024, completată la nr.3284/10.04.2024, nr.3842/29.04.2024, nr………..

în baza:

* *HG nr. 1000/2012 privind reorganizarea şi funcţionarea Agenţiei Naţionale pentru Protecţia Mediului şi a instituţiilor publice aflate în subordinea acesteia;*
* *OUG nr. 195/2005 privind protecţia mediului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările şi completările ulterioare;*
* *HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe;*
* *HG nr. 43/2020 din 16 ianuarie 2020 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Mediului, Apelor şi Pădurilor.*

**Agenţia pentru Protecţia Mediului Harghita**

* ca urmare a consultării autorităţilor publice, punctele de vedere ale acestora fiind exprimate în scris înaintea şedinţei Comitetului Special Constituit din data de **14.05.2024,** a completărilor depuse la documentaţie;
* în conformitate cu prevederile art. 11 alin.1 şi a anexei nr. 1 – Criterii pentru determinarea efectelor semnificative potenţiale asupra mediului dinH.G. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe;
* în lipsa comentariilor motivate din partea publicului interesat,

**decide:**

**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Vlăhița 2021-2030** nu necesită efectuarea evaluării de mediu se va supune adoptării fără aviz de mediu*.*

**I. Motivele care au stat la baza deciziei conform Anexei nr.1 din H.G. 1076/2004**

 **sunt următoarele:**

**1. Caracteristicile Planului cu privire, în special, la:**

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

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă acoperă în primul rând zona urbana formată din orașul Vlăhița, dar conține și propuneri care depășesc limitele administrative ale orașului și necesită un parteneriat și o cooperare la nivel microregional. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (masuri și proiecte) fiind adaptat in consecință. Astfel, in faza de implementare a PMUD vor fi necesare studii de fezabilitate și proiecte privind investitiile propuse, conform legislatiei in vigoare.

 În oraș nu există alte forme de circulație decât circulația rutieră, drumurile au o importanță

deosebită în organizarea circulației și asupra mobilității. Drumurile sunt căi de comunicaţie

terestră special amenajate pentru circulaţia vehiculelor şi pietonilor.

 În cazul orașului Vlăhița circulația rutieră de persoane și de transport mărfuri se concentrează în principal pe axele care au un rol important în asigurarea relațiilor în teritoriu:

- DN 13A care face legătura între cele mai importante două municipii din județ,

- DJ 132 ce se bifurcă din DN 13A care asigură legătura cu localitățile aflate pe valea

 Homorodului.

Bilanț teritorial al folosinței terenurilor în cadrul UAT Vlăhița

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Vlăhița (ha) | Arabil (ha) | Fânețe (ha) | Pășune(ha) | Livadă(ha) | Pădure(ha) | Ape(ha) | Drumuri(ha) | Curți și construcții (ha) | Neproductiv (ha) | Total(ha) |
| Intra-vilan | 127,24 | 136,05 | 11,27 | 0 | 0 | 15,04 | 45,2 | 292 | 0 | 626,8 |
| Extra-vilan | 423,76 | 1579,81 | 1050,28 | 19 | 3558,89 | 21,51 | 58,22 | 0 | 105,61 | 6817,08 |
| Total | **551** | **1715,86** | **1061,55** | **19** | **3558,89** | **36,55** | **103,42** | **292** | **105,61** | **7443,88** |
| Băile Homorod | Arabil | Fânețe | Pășune | Livadă | Pădure | Ape | Drumuri | Curți și construcții | Neproductiv | **Total** |
| Intra-vilan | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,28 | 2,8 | 5,97 | 70,85 | 7,87 | 94,77 |
| Total | **0** | **0** | **0** | **0** | **7,28** | **2,8** | **5,97** | **70,85** | **7,87** | **94,77** |

Rețeaua locală de transport este alcătuită din 62 drumuri de diferite categorii (drum județean,

străzi, etc.) toate aflate în proprietate publică și având o lungime totală de 146,6 km și o suprafață de 789.322,00 m2 (78,93 ha).

**Situația existentă/ disfuncționalități constatate sunt:**

**Transport public, Transport de marfă**

- lipsă benzi de decelerare și de accelerare pe drumul național,

- construcții situate la limite de proprietate, lățimi reduse ale străzilor,

- lipsă acostament în cazul unor străzi,

- lipsa șanț/rigolă,

* lipsă elemente de decor pe unele porțiuni de străzi/centru orașului,
* stare tehnică precară a unor străzi periferice,
* intersecții amenajate necorespunzător, lipsa indicatoarelor de prioritate la intersecții,
* vizibilitate redusă în unele intersecții (oglinzi rutiere care nu ajută vizibilitatea),
* lipsă semnalizatoare, lipsă marcaje, indicatoare rutiere,
* posibilități de accesibilitate redusă pentru persoane cu afectări locomotorii, lipsă rampe,

pentru scaune cu rotile,

* acces greoi/lipsă posibilitate de acces la proprietăți în centru,
* parcări neregulamentare pe străzi principale/secundare care îngreaunează traficul,
* obstacole existente (stâlpi) pe trotuare, căi de acces pietonale,
* poduri și podețe înguste,

- În oraș găsim 6 stații de autobuze în funcțiune, acestea fiind amplasate pe axa DJ-DN direcția

Odorheiu Secuiesc. O parte din stațiile de autobus au fost renovate, dar pot fi întâlnite și unele în stare fizică deteriorată, neacoperite,

-lipsa unor servicii de transport în comun,

-lipsă servicii de taximetrie accesibile la nivelul orașului,

-raritatea curselor către reședința de județ,

-autogară nefuncțională și neamenajată, în partea sudică a orașului,

-lipsă autogară pentru curse de distanță în centroidul localității (apropierea intersecției

 dintre DN și DJ),

- stații de autobuze neacoperite, lipsa informații și facilități la stații de autobuze,

- cursele regulate ocolesc partea de nord a orașului, distanța mare de prima stație de autobuz,

- starea precară a unor stații, lipsă informații privind cursele,

- atitudine/rezervare față de lansarea unui serviciu de transport public/nivel de informare.

- Unele intersecții din oraș nu sunt dirijate, sunt amplasate astfel încât vizibilitatea este greoaie,nu sunt amplasate indicatoare de prioritate, lipsesc marcajele pe drum în intersecțiile principale.

Conform bilanțului teritorial al folosinței terenurilor în cadrul UAT Vlăhița drumurile ocupă

7,2% din teritoriul total al intravilanului Vlăhița cu o suprafață totală de 45,2 hectare. În cazul

extravilanului această pondere este de numai 0,85%. Drumurile aflate în extravilanul localității

sunt drumuri de câmp în lungime totală de 95,3 km. Orașul Vlăhița nu dispune de variante de ocolire, singura posibilitate de traversare a orașului este prin DN 13A care trece prin centrul geografic al orașului pe o porțiune relativ redusă. Pe această porțiune și pe DJ 132 nu este restricționat accesul vehiculelor grele de marfă.

Conform reglementărilor străzile orășene nu pot fi utilizate de către autovehicule cu masa maximă autorizată de peste 3,5 tone.

- Problema traficului de marfă și a traficului de tranzit se resimte și în opiniile localnicilor,

această problemă e rezolvat parțial, sau deloc și necesită rezolvare.

- Lipsesc locurile de refugiu și spațiile de odihnă în incinta instituțiilor magazinelor, bisericilor, trotuarele sunt înguste în favoarea locurilor de parcare.

- Locurile de parcări amenajate pentru persoane cu dizabilități nu sunt amenajate corespunzător, aceste persoane nu pot accesa spațiile pietonale din cauza bordurilor și a altor obstacole.

**EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII**

Evaluarea impactului al mobilității privește în special efectele secundare ale mobilității în Orașul Vlăhița. Mobilitatea joacă un rol important în viața de zi cu zi a unei localități, iar planificarea și organizarea mobilității conform perspectivelor durabile poate avea un rol în dezvoltarea socio-economică a acestuia, în reducerea unor costuri (sociale, economice, de mediu), fie ca pot fi monetarizate sau că sunt externe.

**- Eficiență economică**

Eficiența economică a transportului se măsoară pe durata de deplasare între puncte de interes

(de ex.: între zonă rezidențială și instituție publică). Volumul de trafic în raport cu capacitatea de circulație existentă conform observațiilor de pe teren nu produce fenomene de congestie (ale

cărei costuri reprezintă costuri externe a transportului), ca urmare sistemul de transport al

orașului Vlăhița nu cauzează probleme economice majore. Probleme în derularea traficului apar

drept ca urmare a unor soluții (ex.: stații de autobuze neamenajate corespunzător pe DN 13A)

neadecvate și de un comportament neadecvat a celor din trafic (ex.: mașini parcate pe partea

carosabilă a drumurilor pe DJ 132 și în câteva străzi ale orașului) care reduc capacitatea de

circulație a rețelei existente.

Dimensiunea orașului permite accesarea rapidă a punctelor de interes și face posibilă

accesarea acestora și fără utilizarea unor forme de mobilitate motorizată.

- **Impactul asupra elementelor de mediu**

Efectele negative ale transportului asupra mediului se referă la calitatea aerului, la poluarea

fonică, la consumul de resurse neregenerabile și la schimbări climatice. În acest sens parcul de

autovehicule (respectiv norma de poluare, combustibilul utilizat și capacitatea cilindrică a

motoarelor) existent al unui oraș are un rol asupra mediului. Conform tendințelor actuale

numărul mijloacelor de transport se află în creștere continua și în orașul Vlăhița care pe lângă

traficul de tranzit intens reprezintă o presiune asupra mediului înconjurător prin poluarea

aerului și creșterea nivelului de zgomot.

Șectorul transportului rutier este o sursă majoră de poluare a aerului. Vehiculele grele

reprezintă cea mai importantă sursă de NOx, PM10/PM2.5 şi metale grele în timp ce

autoturismele sunt surse importante pentru CO, NH3 şi NMVOC. Din perspectiva a ultimilor 10

ani se poate observa ca numărul autovehiculelor grele, peste 12 respectiv 18 Tone a crescut

semnificativ ca și numărul de remorci și rulote, ceea ce indică o creștere și în termeni de

centimetri cubi. În ceea ce privește sectorul populației se poate afirma ca în ultimii 10 ani

structura parcului de autoturisme s-a modificat iarăși în favoarea autoturismelor de o capacitate

cilindrică mai mare. În 2020 a fost înregistrată în evidența locală o singură mașină electrică.

Calitatea aerului: în orașul Vlăhița nu există un punct de monitorizare a calității aerului, așadar nu avem date relevante la nivelul zonei studiate.

Poluare fonică: în cazul orașului Vlăhița din 12 măsurători au fost măsurate 8 depășiri cu o maximă de 71,48 db(A).

**- Accesibilitatea** – indică posibilitatea localnicilor de a ajunge la bunuri servicii și activități ale localnicilor, adică atingerea scopului activităților de transport. Ca urmare a dezvoltării structurii spațiale și teritoriale a orașului Vlăhița cele mai importante funcții sociale, culturale și economice se concentrează în teritoriu pe două zone:

-zona în apropierea intersecției între DN 13A și str. 1 Mai

-zona de centru a orașului.

**-Siguranță și securitate –** Pe străzile mai aglomerate ale (strada Bethlen Gábor, strada Gábor Áron, strada Uzinei, strada Turnătorilor și strada Berényi Margit) orașului se produc un număr redus de accidente, din următoarele motive:lipsă indicatoare, marcaje și semnalizări în intersecții, pe porțiuni de drum; lipsa marcaje pentru pietoni; comportament neadecvat al pietonilor, traversări

neregulamentare; autovehicule parcate neregulamentar care prezintă pericol de accidente; lipsă

amenajări, şi dispozitive pentru calmarea traficului în zona centrală și în apropierea punctelor de

interes și instituții; lipsă dispozitive pentru calmarea traficului la intrarea în oraș dinspre M-Ciuc.

Astfel, trebuie găsite soluții pentru rezolvarea problemelor menționate.

**-Calitatea vieții** - Calitatea vieții este un fenomen complex care este influențat și de activitatea de transport, deoarece acesta are un impact asupra mediului, produce un efect economic și se leagă strâns și de accesibilitate. În această ordine de idei trebuie luați în calcul factorii obiectivi (starea tehnică a infrastructurii, rezultatele măsurătorilor privind poluarea, număr accidente, etc.) dar și cei

subiectivi (aprecierea localnicilor a mediului urban și a factorilor care influențează mobilitatea

dar și sentimentul de confort, gradul de satisfacție).

**Propunerile de proiecte relevante din punct de vedere al planului de mobilitate urbană**

**sunt următoarele:**

* Modernizarea drumurilor și străzilor locale:

-În perioada 2014-2020 nu au fost construite noi drumuri orășenești, însă au fost

 implementate proiecte cu privire la renovarea străzilor locale.

-În perioada 2014-2020 au fost reabilitate străzi orășenești în lungime totală de 8,6km.

-La nivelul PMUD se propune reabilitarea tuturor străzilor/drumurilor din oraș,

prioritizarea proiectelor de reabilitare pe baza unor considerente (populație

deservită, acces la instituții publice/unități de producție/comercializare, capacitate

de preluare a traficului de pe axele prioritare de circulație DN și DJ).

* Dezvoltarea unor rute alternative:

-În concordanță cu dezvoltarea spațială a orașului, cu creșterea suprafeței de

Intravilan este nevoie de realizarea de noi drumuri, cu accent pus pe crearea unui

sistem stradal care reduce povara traficului de pe axele principale de circulație.

* Construire și amenajare trotuare, treceri de pietoni:

-Au fost amplasate câteva indicatoare cu denumirile străzilor, însă în cazul mai multor

străzi acestea lipsesc sau trebuie renovate.

Este nevoie de amplasarea indicatoarelor, semnelor de circulație, marcaje rutiere, etc.

pe anumite părți a orașului și în intersecții.

* Construire piste de biciclete:

-De și au fost realizate studii în domeniu nu a fost construit sistemul de pistă pentru

biciclete în zona menționată. Se propune realizarea unui sistem local de pistă și trasee

pentru biciclete, atât pentru facilitarea mobilității locale, cât și pentru creșterea

atractivității turistice a orașului.

Intersecțiile trebuie amenajate astfel încât să asigure fluența circulației (vehicule,

pietoni, bicicliști și alte forme de circulație) cu consum minim de energie și timp, în

condiții de siguranță și confort.

* Printre măsurile propuse de PMUD Vlăhița se regăsește înființarea unui sistem de transport public (eventual transport la cerere) organizat la nivel local (și micro-regional), valorificat și prin intermediul pachetelor turistice, prin achiziția unor mijloace de transport ecologice. De asemenea, planul propune un proiect pentru înființarea unui sistem de bike-sharing cu 4 stații și cu un parc de 40 biciclete. Aceste două sisteme trebuie concepute ca fiind complementare și interconectate. Combinate, ciclismul şi transportul public permit deplasarea „din uşă în uşă” dar şi parcurgerea unor distanţe mai mari.
* sistem de management și un regulament local al parcărilor publice pentru reducerea parcărilor neregulamentare. La nivelul documentelor urbanistice (PUG, PUZ) pentru zone rezidențiale unde se realizează construcții noi se propune solicitarea în documentațiile tehnice marcarea a cel puțin 1 locuri de parcare în interiorul parcelei. Totodată pentru reducerea numărului de deplasări cu autovehicule în centru se poate aplica un regim de taxă pentru locurile de parcare amenajate aici dar și aplicarea unor amenzi de către poliția locală.
* spațiile publice (care sunt foarte limitate în cazul orașului Vlăhița) sunt alocate pentru mașini și nu pentru oameni, multe spații publice (inclusiv spațiile ocupate de garaje) ar trebui regândite și reproiectate împreună cu locuitorii pentru o utilizare mai sustenabilă și mai eficientă.
* Sistemul de monitorizare trebuie extins pentru creșterea eficienței monitorizării.
* Amenajarea unor intersecții cu sens giratoriu și schimbarea marcajului longitudinal de pe axa drumului la linie continuă la intrarea în oraș dinspre M-Ciuc, secțiune cu un grad ridicat de accidente.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului vizează crearea unui sistem de transport urban durabil prin:

* Facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii;
* Îmbunătățirea siguranţei şi securității circulației;
* Creșterea atractivității orașului în rândul cetățenilor, turiștilor și investitorilor, creșterea calității mediului urban
* Reducerea poluării sonore şi a aerului, emisiile de gaze de seră şi consumul de energie;
* Creşterea eficienţei şi a eficacității costurilor ale transportului de persoane şi mărfuri;
* Îmbunătățirea relațiilor în teritoriu, consolidarea rolului central al orașului și consolidarea conexiuniilor la nivelul microregiunii „Homorodului Mic”.

 **Printre acțiunile prevăzute în Strategia de dezvoltare teritorială a României găsim (SDTR) 2 acțiuni relevante la nivelul orașului Vlăhița:**

* Reabilitarea și modernizarea străzilor orașenești, cu precădere în orașele cu un grad

de modernizare a tramei stradale mai mic de 50%.

* Reabilitarea și modernizarea zonelor pietonale și de promenadă în toate orașele din România;

**Cele mai importante propuneri ale măsurilor întreprinse în PMUD Vlăhița cu privire la PUG sunt următoarele:**

➢ Asigurarea accesibilității zonelor rezidențiale propuse, construire drumuri noi cu lățimi

corespunzătoare conform normelor în vigoare.

➢ Crearea unui sistem stradal care reduce povara traficului de pe axele principale (DN 13A, DJ 132) de circulație.

➢ Asigurarea accesibilității noilor zone incluse în intravilan de către traficul pietonal și

ciclist.

➢ Utilizarea mai eficientă a spațiilor publice, realocare spații pentru oameni (spații publice

de calitate, puncte de întâlnire).

➢ Creșterea siguranței circulației pe DN 13A (benzi de decelerare și accelerare, sens

giratoriu), destinare bandă pentru traficul lent (utilaje agricole).

➢ Extinderea sistemului de trotuare și piste/trasee de biciclete pe tot intravilanul orașului.

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

Planul de Mobilitate Urbană a Orașului Vlăhița pe perioada 2021-2030 a fost elaborată în paralel cu noul Plan Urbanistic General al orașului Vlăhița.

Din punct de vedere al documentelor strategice sectoriale în vigoare în aria geografică, s-au considerat relevante pentru PMUD Vlăhița:

* Planul de Amenajare a Teritoriului Național ‐ PATN. Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicata cu modificările și completările ulterioare in decembrie 2013, Planul de amenajare a teritoriului național – PATN, reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteză programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul tarii.
* Strategia de dezvoltare teritoriala a României este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scara regionala, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioada de peste 20 de ani integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional. Aceasta cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.
* Master planul General de Transport (MPGT) Prezintă prioritățile de dezvoltare a sistemului de transport din România pentru toate modurile.
* În momentul actualizării PMUD orașul Vlăhița dispune de o Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană pe perioada 2021-2030. Printre domeniile de dezvoltare incluse în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2021-2030 a orașului Vlăhița găsim Prioritatea 3: Dezvoltarea infrastructurii și întreținerea mediului, Măsura 3.1: Amenajarea teritoriului orașului Vlăhița și Măsura 3.2: Dezvoltarea infrastructurii rutiere a orașului.

Documentele de nivel European care trebuie luate în calcul în cadrul PMUD Vlăhița sunt următoarele:

* 1. Cartea Verde Europeană a Transportului Urban;
	2. Plan de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană;
	3. Orientări – Dezvoltarea și implementare unui plan de mobilitate urbană durabilă;
	4. Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor;
	5. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European (913/2013) - Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele;
	6. Pachetul legislativ privind Politica de Coeziune (PC) 2012-2027.

Noul PUG pentru orașul Vlăhița a fost elaborat concomitent cu PMUD Vlăhița și cele două documente pot fi privite ca complementare.

În momentul actualizării PMUD orașul Vlăhița dispune de o Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană pe perioada 2021-2030. Printre domeniile de dezvoltare incluse în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2021-2030 a orașului Vlăhița găsim Prioritatea 3: Dezvoltarea infrastructurii și întreținerea mediului, Măsura 3.1: Amenajarea teritoriului orașului Vlăhița și Măsura 3.2: Dezvoltarea infrastructurii rutiere a orașului.

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Vlăhița urmărește realizarea unei strategii de dezvoltare și eficientizarea mobilității urbane din orașul Vlăhița.

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

Nu e cazul prin respectarea celor prezentate la punctul 1 a.

e*) relevanţa planului sau programului pentru implementarea legislaţiei naţionale şi comunitare de mediu;*

*- Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2001/42/EC privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului.*

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

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

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

Este redusă.

*b) natura cumulativă a efectelor;*

**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Vlăhița 2021-2030** se vor efectua în etape de timp diferite și în zone diferite acestea nu vor determina un efect cumulativ iar impactul asupra factorul uman/social este unul pozitiv.

*c) natura transfrontieră a efectelor;*

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

*e) mărimea şi spaţialitatea efectelor (zona geografică şi mărimea populaţiei potenţial afectate;*

**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Vlăhița** se referă la teritoriul administrativ al Orașului Vlăhița.

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

*(i)*caracteristicile naturale speciale sau patrimoniul cultural;

Nu este cazul.

 *(ii)* depăşirea standardelor sau a valorilor limită de calitate a mediului;

 Nu este cazul.

*(iii)* folosirea terenului în mod intensiv;

Nu este cazul.

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

Terenul studiat nu se situează în arie naturală protejată la nivel național sau comunitar.

**3. Informarea şi participarea publicului la procedura de evaluare de mediu:**

 În urma apariţiei anunţului public privind depunerea primei versiuni a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Vlăhița solicitând parcurgerea etapei de încadrare în vederea obţinerii avizului de mediu (apărut în ziarele Informația Harghitei din 05.04.2024, 09.04.2024, respectiv în Hargita Népe din 05.04.2024 din 09.04.2024 și la pagina de web a APM Harghita) nu s-au înregistrat la A.P.M. Harghita comentarii şi propuneri din partea publicului.

**Obligaţiile titularului:**

* Înainte de realizarea proiectelor propuse în plan se va notifica APM Harghita conform legislaţiei de mediu în vigoare.
* Respectarea legislației de mediu în vigoare.
* Titularul planului are obligaţia conform prevederilor art. 15 al Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 195/2005 privind protecţia mediului, modificat şi completat prinOUG 164/2008, de a notifica APM Harghita dacă intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei, precum şi asupra oricăror modificări ale condiţiilor care au stat la baza emiterii prezentei, înainte de realizarea modificării.
* Potrivit prevederilor art. 21 alin 4 din O.U.G. nr. 195/2005 aprobată de Legea nr.265/2006 cu modificările şi completările ulterioare, răspunderea pentru corectitudinea informaţiilor puse la dispoziţia APM Harghita şi a publicului revine titularului planului.
* Se vor respecta prevederile Punctului de vedere nr.2227/DJ/19.04.2024 emis de

Sistemul de Gospodărire a Apelor Harghita.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004 cu modificările şi completările ulterioare.

Director Executiv

ing.DOMOKOS László József

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nume și Prenume | Funcția | Data | Semnătura |
| Avizat: ing. BOTH Enikő | Șef Serviciu |   |   |
| Întocmit: ing.MÁTYÁS - BARTA Rita | Consilier |   |  |

Decizia de încadrare s-a emis în 2 exemplare