



Agencia Națională pentru Protecția Mediului
Agencia pentru Protecția Mediului Harghita

Nr. 7057 din 28.03.2018

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
Nr. 24 din 28.03.2018

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de **Municipiul Odorheiu-Secuiesc**, cu sediul în mun. Odorheiu-Secuiesc, P-ța Primăriei nr.5, jud., Harghita, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Harghita cu nr.7057/09.09.2015, completată la nr. 1392/13.02.2018, nr.1711/23.02.2018,

în baza:

- **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu modificările și completările și ulterioare;
- **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, aprobată prin Legea nr. 49/2011,
- **Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului** privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului

APM Harghita decide ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de **20.03.2018**, că proiectul „**Construire variantă drum ocolire cu statut de stradă urbană la nord-vest al municipiului Odorheiu-Secuiesc**”, 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:

- proiectul se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, Anexa nr. 2, pct. 10 lit.e. coroborat cu pct 10 lit.b.

I.Characteristicile proiectului:**a) dimensiunea și concepția întregului proiect:**

Dezvoltarea infrastructurii de transport prin construirea drumului de ocolire propus va contribui la optimizarea / fluidizarea traficului din zonă , reducând nivelul poluării, mai ales din interiorul municipiului.

Drumul de ocolire pornește de la intrarea în municipiul Odorheiu Secuiesc dinspre Tg-Mureș, pe drumul DN 13 A , la poziții kilometrice km 76+205, în zona Băile Szejke , unde se va amenaja intersecția , prin executarea insulei de tip giratoriu și a insulelor de separare , punct de pornire drum de ocolire proiectat **km 0+000**.

Punctul final al drumului va fi pe Drumul DN 13 A , la ieșirea din municipiul Odorheiu Secuiesc spre Miercurea Ciuc pe str. Beclean, la poziția kilometrică Km 83+782 (punct final al drumului poziția km 5+457,00) , unde se va amenaja intersecția prin executarea insulei de tip giratoriu și executarea insulelor de separare, lungimea a acestui sector de drum fiind de 5.457 m.

Proiectul prevede și realizarea unui drum de legătură desprinsă din drumul de ocolire la poziția kilometrică Km (1+973,00) printr-o intersecție simplă, iar la capătul celălalt se va intersecta cu străzii Livezilor și drumul spre str N, Bălcescu (str Vizigotok), unde se va amenaja o intersecție tip giratoriu ,cu executarea insulelor de separare . Lungimea drumului de legătura va fi de 830 m , astfel lungimea totală a drumului proiectat va fi de 6.287 ml (5457m +830 ml).

Pe drumul de ocolire la poziția kilometrica KM 3+485 ,00 in apropierea pârâului Busniac , se va amenaja intersecția cu DJ134C (km 20+083) prin executarea insulei de tip giratoriu si insulelor de separare.

Se va amenaja o insulă de tip giratoriu și la intersecția de racordare cu piața Guttenberg.

- Lungimea totală a drumului nou asfaltat 6.287 m (5457 ml +830 m)
- Clasa tehnică a drumului, artera de gradul III
- Viteza de proiectată 50 km/h
- Numărul benzilor de circulație 2x1, 3x1 benzi
- Lățimea platformei drumului 9,00-12,50 m
- Lățimea părții carosabile 7,00-10,50 m
- Lățimea acostamente 1,00 m
- Trotuar 1,50 m
- Zone de protecție –distanța de la axa drumului până la marginea exterioară a zonei drumului 22 m

Structura finală a carosabilului propus : strat de uzură din mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16- 5 cm strat de legătură , (binder de criblură) BAD 20 – 6 cm, strat de bază (anrobat bituminos) AB 2- 8 cm , strat de fundație (piatra sparta) - 20 cm, strat de fundație (balast)- 25 cm, strat de fundație (pământ stabilizat)- 25 cm

PODURI- se va amenaja:

	Viaduct V1-peste pr. Sărat	Viaduct V2-peste pr. Busniac	Pod P3-peste r. Târnava Mare
Lungime totală	216,4 m	173,40 m	51,40 m
Nr. deschideri	5	4	1
Lățimea totală	10,5 m	10,5 m	21,05 m
Lățime parte carosabilă	7,00 m	9,00 m	7,80 m

LUCRĂRI DE CONSOLIDARE

În cadrul proiectului au fost tratate lucrările de consolidare a drumului nou, se vor executa ziduri de sprijin din beton armat astfel:

- între intersecția cu DJ134C și km 3+690m pe o lungime de 480m,
- între km 3+995m și km 4+170m pe o lungime de 175m,
- între intersecția cu drumul de racordare la p-ța Guttenberg și km 4+450m pe o lungime de 150m,
- între km 0+560m și km 4+655 pe o lungime de 95 pe drumul de legătură

LUCRĂRI HIDROTEHNICE

Zidul de sprijin în zona intersecției cu piața Guttenberg care se va executa în malul drept al râului Târnava Mare va avea lungimea de 150 m și va fi un zid de sprijin de greutate realizat prin turnare la fața locului în cofraje din lemn, armăturile se vor confecționa pe loc.

Apărările de mal în amonte și aval de podul peste Târnava Mare vor fi executate din beton armat turnat pe loc, astfel : pe malul drept 24,0 m în amonte și aval de pod, pe malul stâng 36,0 m amonte și 24,0 m în aval.

LUCRĂRI DE RELOCARE A LINIILOR DE TRANSPORT GAZE ȘI ELECTRICITATE

Conducta magistrală de transport gaze naturale va fi deviată pe doua tronsoane:

- între km 3+840 până la km 4+210
- între km 4+540 până la km 4+690

Pe lângă aceste lucrări de deviere conducta de gaz va subtraversa drumul de ocolire la km 2+600 și la km 4+690.

Rețeaua de electricitate va fi afectată în două zone:

- între km 1+60 și km 1+400
- între km 4+180 și km 4+320

În aceste zone stâlpii de medie și înaltă tensiune vor fi relocați în afara zonei de protecție a drumului.

FACILITĂȚI PENTRU SIGURANȚA POPULAȚIEI

Drumul de ocolire nou proiectat, nu trece prin zone locuite pe porțiunea între km 0,00 - 4,200 iar pe porțiune următoare trece prin zone industriale fără case de locuit. În aceste condiții nu au fost prevăzute facilități pentru protecția populației și pentru protecția mediului.

FACILITĂȚI PENTRU FUNCȚIONAREA DRUMULUI

Lângă drumul de ocolire va fi construită o pistă pentru bicicliști pe tronsonul între km 4+320 - 5+175,5.

LUCRĂRI DE TERASAMENTE

Terasamentele se vor realiza în rambleu cu înălțimi de minim 1,00 m. Taluzurile de rambleu și de debleu vor avea înclinarea 1: 1,5 până la înălțimea de 6,0 m.

COLECTAREA ȘI EVACUAREA APELOR PLUVIALE:

Pentru asigurarea scurgerii apelor se prevăd șanțuri din beton și podețe tubulare.

ORGANIZARE DE ȘANTIER

Organizarea de șantier constă dintr-un spațiu închis stabilit în intravilanul localității specificat prin acordul Primăriei Locale unde se vor depozita materialele de construcții necesare executării lucrărilor. Totodată în acest loc se vor staționa și utilajele tehnologice.

Nu se prevede containere mobile pentru cazarea personalului de execuție deoarece se consideră că lucrările vor fi realizate de către agenții economici din zonă.

b) cumulara cu alte proiecte existente și/sau aprobate: -Nu este cazul.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:

În urma construirii drumului ocolitor vor fi afectate cca. 196.500 mp de teren cuprinzând următoarele categorii de suprafețe: pășuni, terenuri agricole, drumuri de exploatare agricole.

Conform estimărilor vor fi ocupate:

- teren agricol	29.475 mp
- pășuni	157.200 mp
- drumuri de exploatare agricole	9.825 mp

În Reactualizarea PUG a municipiului Odorheiu Secuiesc este prevăzut traseul acestui drum .

d) producția de deșuri:

-în perioada de realizare a lucrărilor- deșuri rezultate din decopertări, lucrări de terasamente, pământul fertil care se va reutiliza integral, pământul excavat, deșuri din demolări care se vor reintegra în cadrul drumului în măsura posibilităților, iar cele nevalorificabile se vor colecta și stoca temporar și se vor preda centrelor de colectare sau valorificare prin agenți autorizați.

Solul fertil decopertat colectat va fi folosit pentru amenajarea spațiilor verzi atât la intersecții cât și dealungul drumului, iar surplusul va fi folosit în scopul creerii spațiilor verzi dispuse de Primăria Municipiului Odorheiu-Secuiesc. Totodată primăria va dispune și de depozitarea finală a pământului excedentar rezultat din săpături.

-după realizarea drumului - deșuri rezultate din repararea și întreținerea drumului, adică materiale de construcții (deșeu beton, asfalt), nămol din curățirea canalelor, sau din salubritate.Gestionarea deșeurilor după realizarea drumului revine operatorului drumului care răspunde de exploatarea și întreținerea drumului.

e) poluarea și alte efecte nocive:

*1.emisii în aer- în faza de construire-*principale operații executate generatoare de praf la amenajarea terasamentului sunt: : excavare - încărcare materiale în auto - descărcarea materialelor – împrăștiere – compactare - scarificare, iar la realizarea stratului de balast: descărcare - împrăștiere - compactare.

În cursul operațiilor: transportul masei bituminoase la fața locului , depunerea stratului, compactarea stratului depus- se emit în atmosferă compuși organici volatili (COV).

-în timpul exploatării drumului- Traficul rutier pe noua centură de ocolire a municipiului Odorheiu Secuiesc va avea un impact moderat asupra calității atmosferei din zona traversată și din zonele adiacente acesteia, dar va prelua circa 30 % din circulația auto din localitate , (adică circulația autovehiculelor de tranzit, în special autovehicule grele de tranzit) reducând esențial numărul autovehiculelor care circulă în localitate , astfel poluarea aerului va avea o scădere accentuată

2. emisii în apă:-*în faza de construire* -lucrările de terasamente determină antrenarea unor particule fine de pământ care pot ajunge în apele de suprafață. Manipulara și punerea în operă a materialelor de construcții (beton, bitum, agregate etc.)pot determina emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție.

Se pot produce pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele de construire. Manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă pot conduce la producerea unor deversări accidentale în acestea.

Se vor adopta următoarele măsuri pentru evitarea poluării apelor:

-Evitarea riscului antrenării materialelor de construcții atunci când lucrările se desfășoară în apropierea cursurilor de apă

-Asigurarea scurgerii apelor din zona sectorului de drum în caz de întrerupere a execuției lucrărilor din diverse motive;

-Organizarea de șantier să nu fie amplasată în apropierea apelor de suprafață din culoarul drumului (pârâul Sărat, pârâul Busniac, râul Târnava Mare)

-Autovehiculele, echipamentele, utilajele să nu stăioneze în apropierea cursurilor de apă și să fie în stare tehnică perfectă.

-Lucrările hidrotehnice peste pâraie să nu fie executate în perioade cu ape mari. În zona în care se vor executa lucrări, albia pârâului să fie permanent degajată de orice obstacol care ar putea împiedica curgerea apei. După finalizarea lucrărilor să fie îndepărtate construcțiile provizorii.

-La amplasarea lucrărilor de artă (poduri, pasaje) să se evite modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunilor albiilor.

Conform Avizului de gospodărire a apelor la realizarea Viaductului V1 peste pr. Sărat, albia pr. Sărat va fi cuprinsă între pilele viaductului la 10 m respectiv 20 m față de mal, iar la realizarea viaductului V2, pr. Busniac va fi cuprinsă între pilele viaductului la 12m, respectiv 25 m față de mal, astfel că nu există influențe asupra regimului de curgere al pâraielor și nici asupra lucrărilor hidrotehnice de apărare împotriva inundațiilor.

-*în timpul exploatării drumului*-Apele meteorice impurificate colectate de-a lungul drumului constituie principala sursă de poluare. La acestea se mai pot adăuga substanțe folosite în timpul iernii pentru eliminarea poleiului și toată gama de produse lichide sau solide care se deversează pe șosea cu ocazia unor avarii sau accidente.

Realizarea lucrărilor prevăzute pentru scurgerea apelor meteorice, după terminarea execuției, va rezolva colectarea și evacuarea apelor meteorice din zona amplasamentului noului drum . Aceste lucrări vor fi: șanțuri și rigole noi de pământ; șanțuri și rigole noi pavate cu elemente prefabricate; rigole pe acostament; casiuri pe taluze;rigole dreptunghiulare acoperite cu plăcuțe prefabricate; rigole prefabricate din beton; podețe tubulare și dalate, poduri, pasaje.

Pentru diminuarea cantității de substanțe poluante care pot ajunge în emisar, la nevoie se vor amplasa bazine decantoare la capătul șanțurilor, înainte de deversarea apelor în emisar. Scurgerea apei în emisar se va face după trecerea prin bazinul de decantare, ale cărui dimensiuni vor fi calculate astfel încât să asigure o epurare a apei în proporție de 75 - 90%.

3.emisii în sol:- *în faza de construire* sursă de poluare a solului pot rezulta din circulația utilajelor grele și a mijloacelor de transport, organizările de șantier, defecțiuni tehnice ale utilajelor, scurgeri de combustibil.

-*în timpul exploatării drumului* Traficul rutier generează NO_x, SO₂,CO, metale grele care prin intermediul atmosferei se pot depune pe suprafața solului conducând la contaminarea acestuia .Sărurile folosite pentru dezgheț iarna în cantități mari pot afecta solul.

Măsurile care vor fi adoptate pentru evitarea impactului asupra solului și subsolului:

- evitarea ocupării terenurilor de calitate superioare pentru organizările de șantier,
- depozitarea provizorie a pământului excavat pe suprafețe cât mai reduse
- utilizarea materialelor absorbante pentru deșeurile de produse petroliere rezultate în urma accidentelor, stocarea acestora în recipiente speciali și eliminarea prin unități autorizate în acest sens
- întreținerea permanentă a sistemelor de colectare, canalizare și de epurare a apelor pluviale
- monitorizarea , controlul și restrictionarea traficului în scopul reducerii numărului accidentelor.

4.zgomot:- în faza de construire- sursa principală de zgomot și vibrații este reprezentată de circulația mijloacelor de transport. Se estimează că în șantier, în zona fronturilor de lucru vor exista niveluri de zgomot de până la 90 dB(A), pentru anumite intervale de timp. Ținând cont de faptul ca lucrările investiției se vor realiza în majoritate în extravilanul municipiului Odorheiu Secuiesc, respectiv în zone industriale, în special în zone fără case de locuit și zone mai puțin aglomerate, populația din zona va fi afectată într-un grad mai redus.

-*în timpul exploatării drumului* – Prin realizarea drumului ocolitor circa 30 % din numărul vehiculelor vor folosi acest drum (preponderent autovehicule grele) astfel poluarea fonică pe străzile din sectoarele interne ale municipiului va scădea.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform cunoștințelor științifice:

Prin realizarea proiectului va crește siguranța circulației, riscul de accidente va scădea Din punctul de vedere al schimbărilor climatice, prin reducerea timpului de tranzit al municipiului se reduc emisiile în atmosferă rezultate din arderea carburanților, iar prin realizarea pistelor pentru biciclete și trotuare se facilitează transportul fără mijloace de transport poluante.

g) riscurile pentru sănătatea umană

Prin realizarea proiectului , decongestionarea traficului în zonele aglomerate ale municipiului Odorheiu-Secuiesc, se reduc riscurile pentru sănătatea publică din punct de vedere al zgomotului, poluării atmosferice și accidentelor de circulație

2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenului: amplasamentul proiectului se află în intravilanul și extravilanul municipiului Odorheiu-Secuiesc, în proprietatea publică și privată, destinația actuală fiind de terenuri libere în intravilan, drumuri de câmp și terenuri agricole

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia:

-Realizarea tronsoanelor drumului proiectat necesită ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren. Decaparea solului vegetal se va face în limita strictului necesar, el va fi depozitat și apoi reaşternut pe taluzuri sau va fi folosit, pentru amenajarea peisagistică a altor zone. Depozitarea provizorie a pământului excavat și a materialelor de construcție în timpul proceselor tehnologice se va face pe suprafețe cât mai reduse. Se va delimita fizic, cu exactitate, ampriza drumului, astfel încât să nu se producă distrugerii inutile ale terenului și ale culturilor.

-Lucrările de consolidare de maluri ale râului Târnava Mare nu influențează pe termen lung capacitatea regenerativă a corpului de apă de suprafață

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se atenție specială următoarelor zone:

i) zonele umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu este cazul

ii) zonele costiere și mediul marin - nu este cazul.

iii) zonele montane și forestiere - nu este cazul

iv) rezervații și parcuri naturale - nu este cazul

v) zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică:

-Amplasamentul proiectului se situează la o distanță de cc.4,9 km față de situl Natura 2000 "Râul Târnava Mare între Odorheiu-Secuiesc și Vânători", ROSCI 0383

-Podul peste râul Târnava Mare, lucrări de amenajare albie în amonte și în aval, precum și zidul de sprijin de-a lungul râului Târnava Mare (150 m) se va executa amonte față de captarea de apă potabilă a municipiului Odorheiu-Secuiesc.

Pentru minimizarea impactului asupra calității apei captate, se vor lua următoarele măsuri:

-lucrările se vor executa în perioada de vară-toamnă, când debitul râului este cel mai scăzut, astfel zonele pe care se vor amplasa zidurile de sprijin nu vor fi acoperite de apă

-în cazul în care va fi necesară accesul temporar al utilajelor în albia râului pentru executarea unor lucrări, se vor consulta cu specialiștii operatorului sistemului de alimentare cu apă în vederea stabilirii perioadei și modului de execuție a acestor lucrări și se vor respecta măsurile impuse.

vi) zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute în dreptul Uniunii și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri: - nu este cazul

vii) zonele cu o densitate mare a populației: - nu este cazul.

viii) peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:

Noul traseu de drum ocolitor se va încadra în peisajul înconjurător, utilizând configurația terenului iar soluțiile propuse pentru lucrările de artă se vor armoniza cu ansamblul specific al zonei

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le poate avea proiectul asupra mediului sunt analizate în raport cu criteriile stabilite la punctele 1 și 2 din Anexa III al Directivei 2014/52/UE, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la articolul 3 alineatul (1) din Directivă și ținând seama de:

a) importanța și extinderea spațială a impactului (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată):

- *aria geografică: locală*

- numărul persoanelor afectate: nu este cazul

b) natura impactului: Impactul generat de lucrările necesare pentru realizarea elementelor din proiect are caracter nesemnificativ, se manifestă temporar (doar în perioada de execuție) și local (în special în zona frontului de lucru) În perioada de exploatare se consideră că impactul direct, indirect, secundar cumulativ pe termen scurt și pe termen lung în perioada de exploatare a drumului ocolitor este nesemnificativ

c) natura transfrontieră a impactului: -nu este cazul

d) intensitatea și complexitatea impactului: - în perioada realizării proiectului: vor rezulta deșeuri de construcții, care vor fi gestionate conform pct. 1.d, cu ocazia manipulării materialelor de construcție pot rezulta emisii de pulberi în suspensie, care sunt temporare și nesemnificative,

- în perioada funcționării: valorile emisiilor în apă, sol după punerea în funcțiune a proiectului se vor încadra sub valorile limită stabilite prin acte normative în vigoare

- în perioada încetării activității: nu vor exista deșeuri periculoase care să prezintă impact asupra mediului;

e) probabilitatea impactului: Prin adoptarea măsurilor prevăzute de protecția mediului, se estimează că atât în perioada de realizare , cât și în perioada de exploatare probabilitatea de manifestare a impactului este foarte redus

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului:

În perioada de execuție a lucrărilor de construcții se estimează că impactul asupra mediului este redus și se manifestă temporar și reversibil .În perioada de exploatare, impactul asupra mediului este nesemnificativ , durata și frecvența depind de structura , mărimea și tipul traficului rutier . Efectele pozitive datorate realizării drumului de ocolire Odorheiu Secuiesc, precum și îmbunătățirea condițiilor de trafic se manifestă pe lungă durată

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului:

Măsurile generale de prevenire, reducere, ameliorare corespunzătoare fiecărui tip de efect propus atât pentru faza de execuție cât și pentru faza de exploatare au fost prezentate la pct.1 .e.

II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele:

- proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 cu modificări și privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, fiind situat în afara perimetrelor siturilor Natura 2000 din județ.

Condițiile de realizare a proiectului:

1. Respectarea prevederilor Avizului de gospodărire a apelor nr.32 din 06.02.2018, emis de ABA Mureș
2. Lucrările proiectate nu se vor executa în perioadele cu ape mari;
3. Se interzice amplasarea de lucrări sau construcții în zonele de protecție ale cursurilor de apă
4. Este interzisă degradarea albicii și a malurilor pârâurilor pe parcursul realizării proiectului;
5. Asigurarea încadrării concentrațiilor de poluanți evacuați în receptori naturali prin apele pluviale rezultate de pe platforma drumului atât în faza de execuție cât și în faza de exploatare curentă în prevederile NTPA 001/2005;

6. Se vor lua toate măsurile care se impun pentru protecția calității solului, subsolului a apelor subterane și de suprafață atât în perioada de execuție a lucrărilor cât și în perioada exploatarei prin evitarea poluărilor accidentale cu produse petroliere de la utilaje de construcții și mijloace de transport;
Impunerea pentru constructor a dotării cu materiale absorbante pentru produse petroliere în scopul garantării evitării poluării accidentale a mediului cu aceste substanțe.
7. Se vor respecta prevederile legale privind scoaterea din circuitul agricol a terenurilor necesare realizării proiectului;
8. Este interzisă afectarea terenurilor în afara amplasamentelor autorizate pentru realizarea lucrărilor de investiții, prin:
 - abandonarea, înlăturarea sau eliminarea deșeurilor în locuri neautorizate;
 - staționarea mijloacelor de transport în afara terenurilor desemnate în acest scop
 - distrugerea sau degradarea, prin orice mijloace, a vegetației ierboase sau lemnoase;
9. Suprafețele de teren afectate temporar prin execuția lucrărilor vor fi redată în categoria de folosință avută anterior, sarcina revenindu-i beneficiarului de investiție.
10. În cadrul lucrărilor aferente proiectului se vor utiliza materiale de construcții numai din surse autorizate din punct de vedere al protecției mediului.
11. Emisiile sub formă de pulberi rezultate în timpul realizării proiectului pe amplasament nu trebuie să depășească 50 mg/mc la un debit masic de $\geq 0,5$ kg/h.
12. Se vor lua măsuri de protecție antifonică (amplasare panouri antifonice/ folosirea unor tipuri de îmbrăcăminte asfaltică fonoabsorbantă/ realizare de spații verzi –aliniamente de arbori) în secțiunile de drum aflate în apropierea caselor de locuit, astfel încât să nu fie depășită valoarea prevăzută de STAS 10009/2017;
13. La finalizarea lucrărilor propuse prin proiectul de investiție, vor fi realizate lucrările necesare pentru refacerea zonelor și redarea funcționalității inițiale a suprafețelor afectate sau ocupate temporar.
14. Se va reglementa funcționarea din punct de vedere al protecției mediului a organizării de șantier, stațiilor de mixturi asfaltice, stațiilor de betoane și stațiilor de distribuție carburanți, amenajate în perioada de construcție a obiectivului, conform prevederilor O.M. nr. 1798/2007, cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul propus nu necesită parcurgerea celorlalte etape ale procedurii de evaluare adecvată.


Titularul proiectului are obligația de a notifica în scris APM Harghita despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare și anterior emiterii aprobării de dezvoltare, respectiv autoritatea competentă emitentă a aprobării de dezvoltare despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea aprobării de dezvoltare, în conformitate cu prevederile art.39 și art. 40 din Ordinul comun nr. 135/84/76/1294 din 2010 al Ministerului Mediului și Pădurilor, Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, Ministerului Administrației și Internelor, Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului.

La finalizarea proiectului aveți obligația de a notifica APM Harghita în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare. Procesul-verbal întocmit cu ocazia controlului de specialitate se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziția APM Harghita și a publicului revine titularului proiectului potrivit prevederilor art. 21, alin (4) din OUG 195/2005 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.265/2006, privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare.

Nerespectarea prevederilor prezentei decizii atrage suspendarea sau anularea acesteia, după caz, în conformitate cu prevederile legale.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.


DIRECTOR EXECUTIV
ing. DOMÓKOS László József



ȘEF SERVICIU AAA
ing. LÁSZLÓ Anna


ÎNTOCMIT,
ing. BOTH Enikő

