 ****

**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **Agenţia pentru Protecţia Mediului Harghita** |

Nr. 7057 din 20.03.2018

 **DECIZIE ETAPĂ DE ÎNCADRARE**

**Nr. din 20.03.2018**

 **Proiect**

##  Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de Municipiul Odorheiu-Secuiesc, cu sediul în mun. Odorheiu-Secuiesc, P-ţa Primăriei nr.5, jud., Harghita, înregistrată la Agenţia pentru Protecţia 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 şi private asupra mediului, cu modificările şi completările şi ulterioare;
* **Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sǎlbatice, cu modificǎrile şi completǎrile ulterioare, aprobată prin Legea nr. 49/2011,

 - Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice şi private asupra mediului

**APM Harghita decide** ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei 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 şi 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.

**1.Caracteristicile 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 porneşte de la intrarea în municipiul Odorheiu Secuiesc dinspre Tg-Mureș, pe drumul DN 13 A , la poziţii kilometrice km 76+205, în zona Băile Szejke , unde se va amenaja intersecţia , prin executarea insulei de tip giratoriu şi 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 ieşirea din municipiul Odorheiu Secuiesc spre Miercurea Ciuc pe str. Beclean, la poziţia kilometrică Km 83+782 ( punct final al drumului poziţia **km 5+457,00** ) , unde se va amenaja intersecţia 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 poziţia kilometrică Km (**1+973,00** ) printr-o intersecție simplă, iar la capătul celălalt se va intersecta cu străzii Livezilor şi drumul spre str N. Bălcescu ( str Vizigotok ), unde se va amenaja o intersecţie 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 poziţia kilometrica KM 3+485 ,00 in apropierea pârâului Busniac , se va amenaja intersecţia 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 circulaţie 2x1, 3x1 benzi
* Lăţimea platformei drumului 9,00-12,50 m
* Lăţimea părţii carosabile 7,00-10,50 m
* Lăţimea acostamente 1,00 m
* Trotuar 1,50 m
* Zone de protecție –distanta 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 fundaţie (piatra sparta) - 20 cm, strat de fundaţie (balast)- 25 cm, strat de fundaţie (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 înălţimi de minim 1,00 m. Taluzurile de rambleu şi de debleu vor avea inclinarea 1: 1,5 până la înălţimea 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 şantier constă dintr-un spaţiu închis stabilit în intravilanul localităţii specificat prin acordul Primăriei Locale unde se vor depozita materialele de construcţii necesare executării lucrărilor. Totodată în acest loc se vor staţiona şi utilajele tehnologice.

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

***b) cumularea 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 municipului Odorheiu Secuiesc este prevăzut traseul acestui drum .

***d) producţia de deşeuri:***

 *-în perioada de realizare a lucrărilor-* principalele deşeuri sunt legate de decopertări, lucrări de terasamente, pământul fertil care se va reutiliza integral, pământul excavat, deşeuri din demolări care se va reintegra în cadrul drumului în măsura posibilităților, cele nevalorificabile prin integrarea în lucrările de drumuri se vor colecta și stoca temporar și se vor preda centrelor de colectare sau valorificare prin agenţi autorizaţi.

Solul decopertat colectat vor fi folosite 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 primaria va dispune și de depozitarea finală a pământului excedentar rezultat din săpături.

 -*după realizarea drumului* -principale tipuri de deşeuri sunt legate de repararea și întreținerea drumului, adică materiale de construcţii (deșeu beton, asfalt ), nămol din curățirea canalelor, sau din salubrizare.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-p*rincipale operaţii executate generatoare de praf la amenajarea terasamentului sunt: : excavare - încărcare materiale în auto - descărcarea materialelor – împrăştiere – compactare - scarificare, iar la realizarea stratului de balast: descărcare - împrăştiere - compactare.

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

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

***2. emisii în apă:****-în faza de construire* este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în pârâuri substanţe poluante.Lucrările de terasamente determină antrenarea unor particule fine de pământ care pot ajunge în apele de suprafaţă. Manipularea şi punerea în operă a materialelor de construcţii ( beton, bitum, agregate etc.)pot determina emisii specifice fiecărui tip de material şi fiecărei operaţii de construcţie.

Se pot produce pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din maşinile şi 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 construcţii atunci când lucrările se desfăşoară în apropierea cursurilor de apă

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

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

-Autovehiculele, echipamentele, utilajele să nu stationeze 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 construcţiile provizorii.

-La amplasarea lucrărilor de artă (poduri, pasaje) să se evite modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secţiunilor 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 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 şi nici asupra lucrăriilor hidrotehnice de apărare împotriva inundaţiilor.

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

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

 Pentru diminuarea cantităţii de substanţe poluante care pot ajunge în emisar, la nevoie se va prevedea executarea unor bazine decantoare la capătul şanţurilor, înainte de deversarea apelor în emisar. Scurgerea apei în emisar se va face după trecerea prin bazinul decantor, ale cărui dimensiuni vor fi calculate astfel încât să asigure o epurare a apei în proporţie de 75 - 90%.

 ***3.emisii în sol****:- în faza de construire* prima surs**ă** de poluare a solului este reprezentat**ă de circulația utilajelor grele ș**i **a** mijloacelor de transport dinspre **ș**i **în bazele de producție, organizările de ș**antier, defec**țiuni** tehnice ale utilajelor, scurgeri de combustibil**, care se pot depune pe sol , conducâ**nd la modific**ă**ri structurale ale solului.Apele pluviale spal**ă** platforma de organizare de **șantier ș**i drumurile de acces, apele uzate dac**ă** nu sunt colectate **ș**i epurate corespunz**ător se pot infiltra î**n sol, conduc**â**nd la poluarea solului **ș**i subsolului.

*-în timpul exploatării drumului* Traficul rutier generează NOx, SO2,CO, metale grele care prin intermediul atmosferei se pot depune pe suprafaţa solului conducând la contaminarea acestuia .Apele meteorice care spală poluanţii de pe platforma drumului se pot depune pe suprafaţa solului care pot infiltra în sol .Sărurile folosite pentru dezghet iarna prin cantităţi mari pot afecta solul.

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

-evitarea ocupării terenurilor de calităţi superioare pentru organizările de şantier,

-depozitarea provizorie a pământului excavat pe suprafeţe cât mai reduse

-colectarea de pe platforma drumului cu materiale absorbante deşeurile de produse petroliere rezultate în urma accidentelor care ulterior vor fi stocate în recipienţi speciali şi vor fi eliminate prin unităţi autorizate în acest sens

-*î*ntreţinerea permanentă a sistemelor de colectare, canalizare şi epurare a apelor uzate pluviale

- monitorizarea , controlul şi restrictionarea traficului în scopul reducerii numărului accidentelor.

***4.zgomot****:-**în faza de construire****-*** sursa principală de zgomot şi vibraţii este reprezentată de circulaţia mijloacelor de transport. Se estimează că în şantier, în zona fronturilor de lucru vor exista niveluri de zgomot de până la 90 dB(A), pentru anumite intervale de timp. Tinând cont de faptul ca lucrările investiţiei se vor realiza în majoritate în extravilanul municipiului Odorheiu Secuiesc,respectiv în zone industriale, în special în zone fără case de locuit şi zone mai putin aglomerate, populaţia 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 creste siguranța circulaţiei, riscul de accidente va scadea

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 şi accidentelor de circulaţie

**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 suprafeţe suplimentare de teren.Decaparea solului vegetal se va face în limita strictului necesar, el va fi depozitat şi apoi reaşternut pe taluzuri sau va fi folosit, pentru amenajarea peisagistică a altor zone. Depozitarea provizorie a pământului excavat şi a materialelor de construcţie în timpul proceselor tehnologice se va face pe suprafeţe cât mai reduse. Se va delimita fizic, cu exactitate, ampriza drumului, astfel încât să nu se producă distrugeri inutile ale terenului şi ale culturilor.

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

**c) capacitatea de absorbţie 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 şi forestiere-nu este cazul

 iv) rezervaţii şi parcuri naturale –nu este cazul

 v) zone clasificate sau protejate conform legislatiei 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 naţional - Secţiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecţie instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi 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 configuraţia terenului iar soluţiile propuse pentru lucrările de artă se va armoniza cu ansamblul specific al zonei

**3. Tipurile și caracteristicile impactului potenţial**

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:

1. 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 si 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 deşeuri de construcţii, care vor fi gestionate conform pct. 1.d, cu ocazia manipulării materialelor de construcţie pot rezulta emisii de pulberi în suspensie, care sunt temporare şi nesemnificative,*

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

*-*în perioada încetării activităţii*: nu vor exista deşeuri periculoase care să prezintă impact asupra mediului în cazul dezafectării reţelei de apă și de canalizare;*

 e) probabilitatea impactului: Prin adoptarea măsurilor prevăzute de protectia 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 si 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 incidenţa art. 28 din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 cu modificări şi privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, fiind situat în afara perimetrelor siturilor Natura 2000 din judeţ.

**Condiţiile de realizare a proiectului:**

1. Respectarea prevederilor Avizului de gospodărire a apelor nr.32 din 06.02.2018, emis de ABA Mureş
2. Lucrările proiectate nu se vor executa în perioadele cu ape mari;
3. Se interzice amplasarea de lucrări sau construcţii în zonele de protecţie ale cursurilor de apă
4. Este interzisă degradarea albiei şi a malurilor pârâurilor pe parcursul realizării proiectului;
5. Asigurarea încadrării concentraţiilor de poluanţi evacuate în receptori naturali prin apele pluviale rezultate de pe platforma drumului atât în faza de execuţie cât şi în faza de exploatare curentă în prevederile NTPA 001/2005;
6. Se vor lua toate măsurile care se impun pentru protecţia calităţii solului, subsolului a apelor subterane şi de suprafaţă atât în perioada de execuţie a lucrărilor cât şi în perioada exploatării prin evitarea poluărilor accidentale cu produse petroliere de la utilaje de construcţii şi mijloace de transport;

 Impunerea pentru constructor a dotării cu materiale absorbante pentru produse petroliere în scopul garantării evitării poluării accidentale a mediului cu aceste substanţe.

1. Se vor respecta prevederile legale privind scoaterea din circuitul agricol a terenurilor necesare realizării proiectului;
2. Este interzisă afectarea terenurilor în afara amplasamentelor autorizate pentru realizarea lucrărilor de investiţii, prin:
3. abandonarea, înlăturarea sau eliminarea deşeurilor în locuri neautorizate;
4. staţionarea mijloacelor de transport în afara terenurilor desemnate în acest scop
5. distrugerea sau degradarea, prin orice mijloace, a vegetaţiei ierboase sau lemnoase;

**9.** Suprafeţele de teren afectate temporar prin execuţia lucrărilor vor fi redate în categoria de folosinţă avută anterior, sarcina revenindu-i beneficiarului de investiţie.

**10.** În cadrul lucrărilor aferente proiectului se vor utiliza materiale de construcţii numai din surse autorizate din punct de vedere al protecţiei mediului.

**11.** Emisiile sub formă de pulberi rezultate în timpul realizării proiectului pe amplasament nu trebuie să depăşească 50 mg/mc la un debit masic de ≥ 0,5 kg/h.

**12.** Se vor lua măsuri de protecţie antifonică (amplasare panouri antifonice/ folosirea unor tipuri de îmbrăcăminte asfaltică fonoabsorbantă/ realizare de spaţii verzi –aliniamente de arbori ) în secţiunile de drum aflate în apropierea caselor de locuit, astfel încât să nu fie depăşită valoarea prevăzută de STAS 10009/2017;

**13.**La finalizarea lucrărilor propuse prin proiectul de investiţie, vor fi realizate lucrările necesare pentru refacerea zonelor şi redarea funcţionalităţii iniţiale a suprafeţelor afectate sau ocupate temporar.

**14.**Se va reglementa funcţionarea din punct de vedere al protecţiei mediului a organizării de şantier, staţiilor de mixture asfaltice, staţiilor de betoane şi staţiilor de distribuţie carburanţi, amenajate în perioada de construcţie a obiectivului, conform prevederilor O.M. nr. 1798/2007, cu modificările şi completările ulterioare.

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

Titularul proiectului are obligaţia de a notifica în scris APM Harghita despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare şi 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, in conformitate cu prevederile art.39 şi art. 40 din Ordinul comun nr. 135/84/76/1294 din 2010 al Ministerului Mediului şi Pădurilor, Ministerului Agriculturii şi Dezvoltării Rurale, Ministerului Administraţiei şi Internelor, Ministerului Dezvoltării Regionale şi Turismului.

La finalizarea proiectului aveţi obligaţia 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 şi face parte integrantă din procesul-verbal de recepţie la terminarea lucrărilor.

**Răspunderea pentru corectitudinea informaţiilor puse la dispoziţia APM Harghita şi a publicului revine titularului proiectului potrivit prevederilor art. 21, alin (4) din OUG 195/2005 aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.265/2006, privind protecţia mediului, cu modificările şi 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 şi ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV

ing. DOMOKOS László József

ŞEF SERVICIU AAA

 ing. LÁSZLÓ Anna

 ÎNTOCMIT,

 ing. BOTH Enikő