



AGENTIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI SIBIU

Str. HIPODROMULUI Nr. 2A

Tel. 0269-422653, 445743, 233558; Fax: 0269-446758

e-mail: office@apmsibiu.ro; www.ipmsb.ro; CF 17818544

1886/ 21.06.2006

ACORD DE MEDIU

Nr. SB 05 din 21.06.2006

Ca urmare a cererii adresate de : **CONSILIUL JUDETEAN SIBIU si RA AEROPORTUL INTERNATIONAL SIBIU**

cu sediul in municipiul **Sibiu**, str. **Alba Iulia**, nr. **73**, judetul **Sibiu**, inregistrata la nr. **1886** din **11.04.2006**, in urma analizarii documentelor transmise, a verificarii efectuate de dr. Ruxandra Hasegan si hidr. Sorin Giurgiu, in urma dezbaterii publice efectuate la sediul Consiliului Judetean Sibiu in data de **25.05.2006**, a deciziei CAT din **02.06.2006**, in baza Hotararii Guvernului nr.459/2005 privind reorganizarea si functionarea Agentiei Nationale pentru Protectia Mediului, a O.U.G. 195/2005 privind protectia mediului, se emite:

ACORD

pentru: (executarea lucrarilor, activitatea social economica, tehnologia)

Extindere si modernizare Aeroport Sibiu

conform proiectului intocmit de SC IPTANA SA Bucuresti in asociatie cu OBERMEYER Planen+Beraten GmbH-varianta 4 .

Din municipiul Sibiu si teritoriul comunei Cristian, limita sudica a drumului european E60, pe o suprafata totala de 282,11 ha.

care prevede urmatoarele :

- 1) **Terminal de pasageri** situat in vecinatatea celui existent cu S desfasurata =7500 mp construiti +1125 mp –sector tehnic;
- 2) **Turn de control** -constructie noua cu inaltimea totala de 23m (6 etaje+platforma de comanda);
- 3) **Cladire pompieri** –constructie noua cu suprafata de 1277 mp –permite asigurarea unei rezerve minime de material de stingere precum si interventia cu 2 autospeciale de stingere si de prim ajutor);
- 4) **Suprafete de miscare aeronautice S=280.990 mp**
 - **Pista de decolare –aterizare-** cu lungimea de 3090 m –prelungirea pistei existente cu 200 m spre est si cu 890 m spre vest, inclusiv pista de decolare-aterizare provizorie de 60 m spre est si 40 m spre vest. Pista prelungita si modernizata va avea o panta

transversala de 1,5% si o latime de 45 m pe toata portanta –pentru faza de executie 2007 – nu sunt prevazute acostamente ;

Zona de siguranta cap de pista la ambele capete ale pistei cu o lungime de 90 m si o latime cel putin dubla fata de latimea pistei de decolare-aterizare ;

- **Platforme de operare aeronave** – se va utiliza platforma existenta (300x80m)- pentru deservirea pasagerilor si degivrarea aeronavelor –la est se va realiza o noua platforma cu 9 pozitii pt aeronave ;suprafate: platforma existenta reabilitata 16.515 mp, platforme noi 46.967,5mp;
- **Cai de rulare ;**
- **Suprafete de alimentare ;**

5) **Depozit de carburanti aviatie si auto compus din :**

- 2 rezervoare supraterane cilindrice verticale cu capacitatea de 3000 mc fiecare pt. combustibil tip JET A1; 2 rezervoare supraterane cilindrice verticale de capacitate 150 mc fiecare pentru combustibil tip AVGAS 100 LL; cuva betonata in care sunt amplasate aceste rezervoare; rampa auto de descarcare-incarcare produse petroliere de aviatie in autocisterne cu 4 posturi de descarcare si incarcare cu cate un racord pentru fiecare rezervor; platforma pentru pompele de transvazare cu baza de colectare pentru ape pluviale; 4 echipamente de filtrare ; conducte tehnologice; sisteme de contorizare a cantitatilor de produse manipulate; sistem managerial de gestiune; laborator pentru analize de calitate; instalatie de stingere a incendiilor cu spuma mecanica; separator de produse petroliere cu filtru coalescent; instalatii sanitare, de apa si canalizare, instalatii electrice de forta, paratraznet, instalatii termice, platforme carosabile.
- 4 rezervoare de 60 mc pentru combustibili auto, montate subteran, cu pereti dubli si sistem automat de control al eventualelor neetanseitati si masurare automata a nivelului, densitatii si temperaturii produsului in rezervor; 1 pompa multiproducs; camin guri de descarcare si guri de aerisire; separator de produse petroliere cu filtru coalescent; sistem managerial de gestiune; instalatii de apa si canalizare; instalatii electrice de forta, iluminat si legare la pamant ; platforme carosabile .

6) **Drumuri si parcari auto ,imprejmuire aeroport-**

Parcare auto cu capacitate de 300 locuri in cadrul terminalului de pasageri .

7) **Instalatii aferente constructiilor**

Instalatii interioare ale terminalului; instalatii interioare ale tulumului de control; instalatii interioare ale cladirii de pompieri; instalatii de alimentare cu energie electrica; sisteme IT ; instalatii de balizaj pentru pista de decolare aterizare.

Lucrari de demolare suprafete betonate, remodelari de suprafete pe areal aeroport, dezafectare rezervoare de combustibil din zona fostei scoli de elicoptere- presupun prelucrarea urmatoarelor volume de pamant: indepartare pamant din banda pistei –cca 1.000.000 mc; indepartare strat vegetal cca 300.000 mc, remodelari suprafete pe areal aeroport cca 1.000.000 mc; lucrari de reamenajare suprafete inierbate cca.300.000 mc.

In scopul :

Adaptarii la recomandarile uzuale OACI, Anexa 14- si asigurarii necesitatilor de transport, aerian intern si international cu aeronave cu litera de cod D, in concordanta cu necesitatile impuse de dezvoltarea socio-economica si culturala a judetului.

in urmatoarele conditii:

ACORD DE MEDIU SB 05 din 21.06.2006

Factor de mediu: APA

Pe perioada executiei lucrarilor –estimata la 12 luni pentru terminal si 18 luni pentru celelalte lucrari.

Fata de sursele potentiale de poluare a raului Cibin, dar si a panzei freatice indirect prin poluarea solului, identificate, respectiv :

- a) surse punctiforme –evacuari de ape fecaloid menajere aferente organizarii de santier ;
 - b) surse difuze :depozite intermediare de materiale de constructii ce sunt spalate de apele pluviale, spalarea utilajelor, activitatile de intretinere a utilajelor;
 - c) surse de poluare accidentala: intretinere defectuoasa a utilajelor si masinilor, gospodarie defectuoasa a deseurilor sau substantelor toxice si periculoase,
- se impune cel putin luarea urmatoarelor masuri:

- proiectarea si realizarea organizarii de santier de asa natura incat apa meteorica sa fie colectata printr-un sistem de santuri cu rigole pereate sau acestea sa fie trecute prin statia de epurare prevazuta pentru ape menajere;
- depozitarea agregatelor se va face pe platforme betonate avand pante si rigole de evacuare a apelor, depozitele fiind bine delimitate si protejate impotriva ploii;
- atelierul de reparatii si intretinere si rampa de spalare auto vor fi prevazute cu canal de evacuare, cu decator si separator de produse petroliere;.
- Dotarea organizarii de santier cu toaleta ecologice pentru muncitori.

Pe perioada de operare a aeroportului :

Fata de existenta urmatoarelor surse potentiale de poluare

- a) manipularea si depozitarea carburantilor de aviatie si auto;
 - b) alimentarea avioanelor;
 - c) operatiuni de degivrare a pistei si aeronavelor;
 - d) apele pluviale colectate de pe platforma si pista;
 - e) apele uzate menajere rezultate de la cladirile operationale dar si cele colectate de la aeronave;
 - f) apele uzate industriale;
 - g) manipularea si depozitarea necorespunzatoare a deseurilor si substantelor periculoase;
- se impune:

- amplasarea rezervoarelor supraterane de combustibil de aviatie in cuva betonata a carei capacitate sa poata prelua cel putin 50% din capacitatea de stocare;
- impermeabilizarea prin betonare a tuturor zonelor unde exista posibilitatea unor deversari accidentale;
- dotarea platformelor de la gospodaria de carburanti auto si de aviatie cu baze de colectare a apelor pluviale si separator de produse petroliere care sa asigure eficienta necesara incadrarii calitatii apelor pluviale eliminate in emisar in limitele impuse prin MTPA001/2005 ;
- realizarea unui sistem colectare, drenare, tratare, retinere si evacuare a apei pluviale separat si diferentiat, in functie de zona de unde provin acestea (zona de trafic aerian, spatii verzi, taluzuri, acoperisuri, drumuri etc);
- avand in vedere ca se prevede a apele pluviale sa fie dirijate in final in bazinul de retentie (lac cu volumul de 10.000 mc),dupa trecerea lor printr-o statie de epurare –

este absolut necesar ca aceasta sa fie agrementata tehnic si sa asigure incadrarea apelor evacuate in final in raul Cibin in limitele impuse prin NTPA001/2005.

- dotarea cu echipamente hidromecanice pentru controlul debitelor evacuate in emisar pentru evitarea inundarii zonelor populate din aval, precum si implementarea unui sistem de automonitorizare a calitatii efluentului, tinand cont de posibilitatea antrenarii in emisar a produselor petroliere sau solutiilor de degivrare utilizate pentru suprafetele de miscare (uree, acetat de natriu, acetat de kaliu, formiat de natriu, formiat de kaliu);
- evacuarea apelor menajere de la cladirile aeroportului, a scurgerilor din zonele de degivrare pe timp de iarna, apa reziduala din zona atelierelor, in reseaua de canalizare a municipiului Sibiu.

Calitatea apelor evacuate in emisarul natural se va incadra in limitele impuse prin NTPA001/2005.

Calitatea apelor evacuate in reseaua de canalizare se va incadra in limitele impuse prin NTPA002/2005.

Se interzice evacuarea in canalizarea pluviala, respectiv in emisar de ape infestate cu solutii antigivrante sau produse petroliere care intra sub incidenta HG.351/2005.

Conorm prevederilor HG. 351/2005, orice evacuare de familii si grupe de substante periculoase din Lista I in retelele de canalizare va avea limita maxima de evacuare stabilita prin Autorizatia de Gospodarire a Apelor.

Conform prevederilor Legii Apelor nr. 107/1996 modificata si completata de Legea 310/2004 si de Legea 112/2006 precum si prevederilor HG. 351/2005 art. 4 alin (1.) orice evacuare directa sau indirecta, in ape si sisteme de canalizare, care ar putea contine una sau mai multe substante din familiile si grupele de substante din Listele I si II si cu substante prioritar/prioritar periculoase trebuie autorizate din punct de vedere al gospodarii apelor.

Factor de mediu: AER

Pe perioada executiei lucrarilor

Sursele de poluare a aerului vor fi diferite in functie de specificul lucrarilor

- a) activitatea desfasurata in cadrul organizarii de santier : (operatii aferente prepararii betoanelor de ciment si asfaltice, parcare autovehiculelor de transport, operatiuni de stocare si distribuire carburanti, balast si alte materiale, intretinerea si repararea utilajelor);
- b) activitatea la nivelul gropilor de imprumut ;
- c) activitatea de pe amplasamentul lucrarilor (circulatia vehiculelor de transport materiale si utilaje, miscarile masive de pamant pt executia pistei de decolare aterizare, aplicarea mixturilor asfaltice);
- d) drumurile de acces la amplasament.

Masuri necesare:

- amplasarea organizarii de santier si a bazelor de productie se va face astfel incat sa se minimizeze distantele parcurse de utilajele de constructii;
- protejarea depozitelor de materiale impotriva imprastierii cauzate de vant;
- udarea periodica a depozitelor de agregate pentru reducerea temporara a emisiilor;
- ingradirea sau acoperirea padocurilor inactive pentru reducerea eroziunii lor de catre vant;
- verificarea tehnica periodica a utilajelor;

ACORD DE MEDIU SB 05 din 21.06.2006

- utilizarea de mijloace auto si utilaje de generatie recenta si carora sa li se efectueze periodic revizia tehnica;
- transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit si pe trasee cat mai scurte , care sa evite zonele centrale ale orasului;
- prevederea de filtre la silozurile de stocare a cimentului si verificarea periodica a etanseitatii instalatiilor pneumatice de incarcare-descarcare a cimentului;
- prepararea betoanelor de ciment ca si a mixturilor asfaltice cu tehnologii moderne ;

Pe perioada de operare a aeroportului :

Potentialele surse de poluare ale aerului sunt :

- a) traficul aerian;
- b) traficul mijloacelor auto de transport intern;
- c) traficul masinilor de transport pasageri si al personalului aeroportului;
- d) functionarea centralei termice;
- e) functionarea depozitului de carburanti.

Masuri necesare:

- Dotarea gospodariei de carburanti auto cu sistem de recuperare a vaporilor de COV degajati in timpul incarcarii rezervoarelor si a a autovehiculelor, astfel incat emisiile totale anuale de COV sa se incadreze in sub valoarea tinta de 0,01% in greutate din cantitatea totala de benzina tranzitata anual, conform prevederilor HG. 893/2005;
- Parcul de masini care opereaza pe pista va fi modernizat pentru eficientizarea consumului de carburanti si pentru reducerea emisiilor de poluanti prin gazele de esapament;
- Centrala termica va functiona pe gaz metan si va fi dotata cu cos de dispersie a carui inaltime sa depaseasca cu minim 1m coama cladirii in care este amplasata;

Avand in vedere datele din literatura si anume ca la avioanele de tip ATR 72 consumul de carburant pe pasager este cu 11% mai mic decat al automobilelor si cu 60% mai mic decat al avioanelor cu jet ,fapt care se traduce printr-o emisie de CO₂/pasager cu 20% mai mica decat in cazul automobilelor si faptul ca intensificarea traficului se va baza pe turbopropulsoare avansate care functioneaza mai eficient decat avioanele cu reactie pe rute scurte, se estimeaza ca intensificarea traficului aerian nu va aduce un aport semnificativ la poluarea atmosferica.

Factori de mediu: SOL SI SUBSOL

Pe perioada executiei lucrarilor

Formele de impact identificate sunt:

- a) decaparea stratului de sol vegetal si realizarea unui profil artificial in ampriza caii de rulare;
- b) betonarea unor suprafete din ampriza lucrarii sau din organizarea de santier;
- c) pierderea caracteristicilor naturale ale solului fertil prin depozitarea neadecvata a acestuia in haldele de sol rezultate din decopertari;

d) poluări accidentale cu hidrocarburi sau alte substanțe toxice sau substanțe periculoase sau cu ape fecaloide menajere;

e) depozitarea necontrolată a deșeurilor, a materialelor de construcții, a deșeurilor tehnologice;

f) impactul datorat emisiilor în atmosferă generate de activitățile din zona organizării de șantier, din amplasamentul lucrărilor dar și din traficul asociat;

Măsuri minime necesare pentru diminuarea impactului :

- Având în vedere necesitatea unor mișcări masive de pământ –este absolut necesară întocmirea unui plan de management al maselor de pământ. Acestea se vor distribui pe întreaga suprafață a șantierului, împartite pe categoriile :strat vegetal, depunere de pământ, excavare, nivelări etc;
- Stratul de sol vegetal decopertat va fi depozitat în halde din care să poată fi apoi preluat și utilizat la amenajarea zonelor verzi și modelarea suprafețelor laterale ale pistei de decolare aterizare;
- Noua pistă va fi realizată și cu materiale refolosite din etapele anterioare de execuție;
- Spațiul ocupat de organizarea de șantier va fi limitat la minimumul necesar și va fi împrejmuit ;
- După executarea lucrărilor, constructorul va reda terenul afectat organizării de șantier destinației inițiale, fără a fi degradat. Se vor face amenajările necesare în vederea redării în folosință anterioară a terenului pe care s-au aflat obiectele organizării de șantier. Se vor înlătura în totalitate efectele și eventualele surse de poluare a terenului (baze de producție, ateliere de reparații și întreținere utilaje, depozite de combustibili);
- Depozitarea substanțelor periculoase se va face în locuri special amenajate – depozitarea carburanților pentru organizarea de șantier se va face în recipiente supraterane amplasate în cuva capabilă să rețină cel puțin 50% din capacitatea de stocare;
- Deșeurile rezultate din demolări, care nu pot fi reutilizate, vor fi depozitate separat, pe categorii și apoi gestionate corespunzător – valorificate sau în ultima instanță transportate la rampa de la Cristian; deșeurile de materiale de construcții vor fi valorificate local în pavimentul drumurilor de exploatare sau la acoperire intermediară la depozitele de deșuri din zona –Remetea, Cristian;
- Acumulatorii uzate, anvelopele uzate vor fi valorificate prin unități autorizate-se interzice arderea de anvelope uzate!

Pe perioada de operare a aeroportului

Impactul asupra solului se poate manifesta prin :

- a) apariția unor scurgeri accidentale de carburanți sau alte substanțe manevrate;
- b) deversări accidentale de ape uzate sau ape pluviale contaminate cu poluanți;
- c) gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor și/sau substanțelor toxice ;
- d) poluarea indirectă a solului cu particule încărcate cu metale grele rezultate din traficul vehiculelor .

ACORD DE MEDIU SB 05 din 21.06.2006

Masuri minim necesare :

In plus fata de masurile impuse la capitolele anterioare –factor de mediu apa si aer, se impune realizarea unui sistem corespunzator de management al deseurilor rezultate din activitatea de operare a aeroportului:

- Deschiderea si tinerea la zi a Fiselor de evidenta a gestiunii deseurilor;
- Colectarea deseurilor de la aeronave in saci de plastic sigilati si eliminarea lor in conditii de siguranta;
- Realizarea unei platforme special amenajate pentru containerele de deseuri menajere, care vor fi colectate selectiv pe categorii (plastic, hartie, metal, biodegradabile);
- Dotarea spatiilor pentru public cu cosuri de gunoi;
- Destinarea de containere speciale pentru deseurile biodegradabile rezultate de la intretinerea spatiilor verzi si acostamentelor;
- Colectarea selectiva si valorificarea deseurilor rezultate din activitatile de intretinere parc auto si utilaje;
- Valorificarea deseurilor tehnologice recuperabile (fier, ulei uzat, anvelope).

Masurile luate trebuie sa asigure cel putin mentinerea calitatii solului in limitele inregistrate prin probele de sol prelevate in cursul efectuarii studiului de impact (29.03.2006), ca nivel de referinta, pentru indicatorii pH, plumb, cadmiu, substante extractibile cu solventi organici.

Factori de mediu: VEGETATIA SI ASEZARILE UMANE

Pe perioada executiei lucrarilor, in vederea diminuarii impactului produs de activitatea de constructie asupra calitatii atmosferei prin degajarea de CO, NO_x, SO₂, particule in suspensie si plumb cu efecte asupra sanatatii umane, iar pe de alta parte de zgomot si vibratii se impun urmatoarele masuri :

- Intocmirea si implementarea Planului de management de mediu al carui obiectiv principal este de a asigura ca proiectarea, procedurile de constructie si de exploatare sunt acceptabile din punct de vedere al tipurilor de impact identificate si al masurilor de diminuare a impactului stabilite; constructorul va trebui sa numeasca cel putin un inspector de mediu in vederea aplicarii unui program de supraveghere de mediu si de monitorizare pe durata executarii lucrarilor;
- Utilajele utilizate vor trebui sa indeplineasca conditiile prevazute in HG.539/2004 privind nivelul acustic al utilajelor utilizate in exterior.;
- Toate mijloacele auto vor avea revizia tehnica efectuata periodic ;
- Programul de lucru in santier va fi intrerupt intre orele 22,00 si 06,00;
- Se vor stabili rutele cele mai scurte si cu impactul cel mai redus asupra zonelor de locuit, pentru transportul materialelor de constructie;

Pe perioada de operare a aeroportului

Impactul asupra populatiei va avea o componenta net pozitiva data de facilitarea dezvoltarii economice si turistice a zonei, posibilitatile de deplasare rapida spre diverse zone din tara si strainatate, crearea de noi locuri de munca (60),dar si o componenta negativa data de zgomotul produs de aeronave.

Fata de posibilul impact negativ asupra populatiei generat de operarea aeroportului si fata de temerile exprimate de populatia rezidenta in zona, in perioada efectuarii consultarilor publice, se impune implementarea conceptului de **abordare de echilibru** fata de managementul zgomotului de avion, aprobat de Gruparea ICAO .In acest sens este necesara identificarea problemei privind zgomotul la un aeroport, iar apoi analiza si implementarea diferitelor masuri disponibile pentru reducerea zgomotului din exploatarea a patru elemente principale :

- reducerea la sursa (aparate de zbor mai silentioase);
- planificarea folosirii pe pamant si managementul deplasarilor la sol;
- procedurile operationale de reducere a zgomotului ;
- restrictiile de operare,

precum si implementarea sistemului de taxe pe zgomot.

Zgomotul produs de aeroporturi este o problema majora pentru arhitectii urbanisti. Avand in vedere ca aeroportul este un element foarte important in sistemul de transport al comunitatii fiind vital pentru dezvoltarea acestuia, dar si necesitatea ca acesta sa fie un vecin bun, sistematizarea corecta a teritoriului din zona aeroportului este absolut necesara. Vazand rezultatele studiilor privind perimetrul cumulativ al zgomotului din literatura de specialitate si prevederile HG. 321/2005 privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiental se impun urmatoarele:

„unitatile aflate sub autoritatea sau in subordinea autoritatii publice centrale pentru transporturi,care au in administrare infrastructuri ... aeroportuare, elaboreaza potrivit prevederilorHG.351/2005 hartile de zgomot pentru aeroporturi..., hartile strategice de zgomot si planurile de actiune aferente acestora, in domeniul propriu de activitate”. Acestea vor fi inaintate autoritatii regionale pentru protectia mediului spre avizare, conform prevederilor si la termenele stabilite prin sus-amintitul act normativ.

Masuri de protectia mediului la incetarea activitatii sau la schimbarea profilului de activitate

Dezafectarea rezervoarelor de carburant se va face in conformitate cu prevederile NP004/1-99 reactualizat in 2005, cap. 12, privind masurile de protectia muncii si PSI, (golirea si curatarea rezervoarelor, .

Documentatia contine:

Memoriu tehnic intocmit de catre SC IPTANA SA Bucuresti; Decizia privind etapa de incadrare a " PUD Extindere si modernizare aeroport Sibiu ,, nr.1175/27.03.2006 emisa de APM Sibiu; Liste de control intocmite conform Ghidurilor tehnice cuprinse in Ord. 863/2002; Indrumarul pentru intocmirea Studiului de impact privind investitia „Extindere si modernizare aeroport Sibiu” intocmit de APM Sibiu; Procese verbale de sedinta; Raport la Studiul de evaluare a impactului intocmit de catre SC TRANSPROIECT 2001 SA; Studiu de evaluare a riscului si impact asupra starii de sanatate a populatiei in relatie cu obiectivul –intocmit de Centrul de Mediu si Sanatate SRL Cluj Napoca; Piese desenate; Inregistrarea audio a dezbaterii publice ;Ordin de plata achitare etapa I; Ordin de plata nr.340/20.06.2006achitare Taxa Fond de Mediu; OP.341/20.06.2006 pt achitare tarif aferent etapelor II-IV de procedura.

si urmatoarele avize prelabile emise de alte autoritati:

- Certificat de urbanism nr.2/III-A-3 din 04.01.2006 emis de Consiliul Judetean Sibiu;
- Avizul de principiu nr. 23199/780 din 23.12.2005 emis de Autoritatea Aeronautica Civila Romana ;

Prezentul acord se emite cu urmatoarele conditii

Avand in vedere cantitatea de balast necesara pentru implementarea proiectului, estimata la 162.000 mc, iar cea de agregate stabilizate de 47.000 mc, in situatia in care constructorul nu va utiliza agregate minerale produse intr-o statie deja autorizata, acesta este obligat sa obtina acordurile si avizele necesare conform legii, inclusiv autorizatia de gospodarire a apelor.

Avand in vedere ca unitatea va detine capacitati de stocare combustibili de aviatie si auto susceptibile a o introduce sub incidenta prevederilor HG.95/2003, privind controlul activitatilor care prezinta pericole de accidente majore in care sunt implicate substante periculoase, in cazul in care se vor realiza capacitati de stocare produse petroliere de 5000 t , conform prevederilor art. 6 din HG. 95/2003 – titularul va prezenta o data cu documentatia tehnica pentru emiterea autorizatiei de mediu si Notificarea prevazuta de sus numitul act normativ impreuna cu Politca de prevenire a accidentelor majore.

Acordul APM reglementeaza activitatea numai din punct de vedere al protectiei factorilor de mediu. De autenticitatea si legalitatea actelor prezentate in documentatie se face raspunzator solicitantul .

Prezentul acord este valabil pe perioada executiei lucrarilor, cu conditia ca acestea sa inceapa in maxin 24 de luni de la data emiterii Acordului de Mediu.

Nerespectarea prevederilor acordului atrage dupa sine suspendarea sau anularea acestuia, dupa caz.

Verificarea conformarii cu prevederile prezentului act se va face de catre Garda de Mediu si Agentia Regionala/Judetean de Protectie a Mediului Sibiu.

DIRECTOR EXECUTIV,

Ing. Naicu Ionel



**SEF SERVICIUL AUTORIZARE SI
CONTROLUL CONFORMARII**

Dr. Ruxandra Hasegan

VIZAT,
Cons.Jc. Tolciu Violeta

Intocmit,
Dr. Ruxandra Hasegan