



---

**Agencia Națională pentru Protecția Mediului**  
**Agencia pentru Protecția Mediului Harghita**

---

Nr. 6498 din 02.10.2018

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**  
**Nr. 119 din 02.10.2018**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de **Municipiul Miercurea-Ciuc**, cu sediul în mun. Miercurea-Ciuc, P-ța Cetății nr.1, jud., Harghita, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Harghita cu nr.6498/30.08.2018, completată la nr. 6910/17.09.2018, 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 **25.09.2018**, că proiectul „**Reconstruirea și reconfigurarea pasajului peste calea ferată și a nodurilor aferente**”, în mun. Miercurea-Ciuc, str. Harghita fn., jud. Harghita **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. 13 lit.a coroborat cu pct 10 lit.b.

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

Dezvoltarea infrastructurii de transport prin reconstruirea pasajului peste calea ferată propus va contribui la optimizarea / fluidizarea traficului din zonă , reducând nivelul emisiilor de poluanți în aer datorat traficului..

Pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort cu menținerea pasajului la caracteristicile tehnice actuale corespunzătoare clasei E de încărcare, și pentru aducerea pasajului la parametrii impuși de exigentele actuale de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare, în conformitate cu raportul de expertiză tehnică sunt necesare următoarele lucrări:

- Desfacerea straturilor căii;
- Demontarea elementelor de parapet ( pietonal și de siguranța circulației );

- Demontarea panourilor de protecție amplasate în zona traversării căilor ferate;
- Desfacerea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor de dilatație, a gurilor de scurgere, a umpluturii trotuarelor, a hidroizolației și a betonului de pantă până la nivelul superior al grinzilor și a lisei parapetului de la consola trotuarului
- Demontarea suprastructurii existente;
- Amenajarea riglelor pilelor și culeelor existente în vederea montării unei noi suprastructuri;
- Montarea grinzilor pentru noua suprastructura; identificarea și montarea unor grinzi cu înălțime mai mica, care să confere mai multă rigiditate suprastructurii și să diminueze intensitatea vibrațiilor;
- Înlocuirea gurilor de scurgere, și prevederea de tuburi prelungitoare;
- Realizarea unei hidroizolații performante, moderne, din membrane bituminoase;
- Protecția hidroizolației conform normelor în vigoare;
- Refacerea trotuarelor pietonale;
- Montarea parapetelor pietonale noi, de parapete de siguranță a circulației la marginea părții carosabile
- Montarea panourilor de protecție noi, amplasate în zona traversării căilor ferate;
- Realizarea straturilor căii;
- Montarea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor etanșe;
- Protejarea împotriva factorilor externi de mediu, a întregii suprafețe a elementelor principale de rezistență ale suprastructurii cu materiale de protecție specifice protecției betonului;
- În deschiderea care traversează linia CF industrială, intradosul suprastructurii va fi protejat cu materiale specifice împotriva fumului locomotivelor;
- Se va consolida terenul de fundare sau se vor consolida fundațiile;
- Curățarea banchetelor de reazem de la toate infrastructurile de depunerile de praf, moloz sau diferite depuneri, îndepărtarea betonului degradat de pe elevația pilelor și culeelor până la betonul sănătos;
- Repararea elevației pilelor și a culeelor (după tratarea în prealabil a armăturilor corodate, eventual înlocuirea sau completarea acestora), cu mortare speciale, în zonele corodate, afectate de infiltrații și carbonatări;
- Protejarea împotriva factorilor externi de mediu, a întregii suprafețe a elementelor principale de rezistență ale infrastructurii cu materiale de protecție specifice protecției betonului;
- Montarea unor aparate de reazem noi;
- Realizarea unui trotuar la baza zidurilor de sprijin din lungul rampelor, din beton clasa C25/30, cu grosimea de min. 12cm pe pat de nisip pilonat, având lățimea de min. 100 cm pentru protecția betonului din fundație, la rampa Miercurea Ciuc și la rampa Odorheiu- Secuiesc pe partea dreaptă;
- La rampa Odorheiu- Secuiesc, pe partea stângă se va realiza un trotuar circulabil, cu lățimea de min. 1,50m, protejat cu borduri de siguranță înalte din beton armat sau parapeti de siguranță metalici. Trotuarul va face legătura cu scara de acces pe pasaj de la pila P1;
- Frezarea asfaltului pe rampe pe o grosime de min. 4 cm, după care se va turna un strat de asfalt, identic cu cel de pe pasaj;
- Înlocuirea bordurilor prefabricate din beton cu unele noi;
- Repararea/înlocuirea parapetilor pietonali și de siguranță de pe rampe;
- În zonele umezite de la partea inferioară a zidurilor de sprijin se vor executa găuri/barbacane cu diametrul de 100mm pe o adâncime ce va depăși grosimea zidurilor cu cca. 50cm, în care se vor introduce suluri din pietriș îmbrăcate în geotextil;
- Repararea elevației zidurilor de sprijin (după tratarea în prealabil a armăturilor corodate, eventual înlocuirea sau completarea acestora), cu mortare speciale, în zonele corodate, afectate de infiltrații și carbonatări;

- Protejarea împotriva factorilor externi de mediu, a întregii suprafețe a zidurilor de sprijin cu materiale de protecție specifice protecției betonului;
- Realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere pe pasaj și rampe;
- La marginea părții carosabile a drumurilor care subtraversează pasajul se vor monta parapete de siguranță metalici, pentru protecția pilelor și a autovehicolelor în caz de accident. Parapeții se vor monta pe o lungime de min. 50m;
- Se vor monta panouri de avertizare de interzicere a traversării pietonale a drumurilor și căilor ferate de sub pasaj;
- Scările de acces din dreptul pilelor P1 și P7 se vor repara (după tratarea în prealabil a armăturilor corodate, eventual înlocuirea sau completarea acestora), cu mortare speciale, în zonele corodate, afectate de infiltrații și carbonatari;
- Protejarea împotriva factorilor externi de mediu, a întregii suprafețe a elementelor principale de rezistență ale scărilor de acces cu materiale de protecție specifice protecției betonului;
- Parapeții pietonali ai scărilor de acces se vor repara, se vor curăța de rugina, piesele lipsă se vor înlocui, după care se vor grundui și vopsi în două straturi;
- Se va repara partea superioară a treptelor;
- Refacerea cadrului natural după terminarea lucrărilor;
- Realizarea semnalizărilor și marcajelor rutiere;
- Rampele pasajului se vor reconfigura în raport cu axul proiectat și lățimea tablierului;
- Se va studia reconfigurarea intersecțiilor incidente înainte și după pasaj pentru soluția propusă.

#### DATE TEHNICE ALE STRUCTURII DE POD

Lungime totală a pasajului împreună cu rampele	161,00m lungime rampa Odorheiu Secuiesc + 198,45m lungime pasaj + 190,00m lungime rampa Miercurea Ciuc = 549,45 m
Lungime pasaj	4x24.00m+30.00m+3x24.00m=198,45m
Latime parte carosabilă	2x3,50 m
Spatii de siguranță	2x0,70 m
Trotuare pietonale	2x2,50 m
Lise de parapet pietonal	2x0,45 m
LATIME TOTALA TABLIER	15,10 m

Pe perioada de realizare a lucrărilor traficul de pe pasaj va fi redirecționat (după caz) spre drumul de ocolire Sud-Nord al municipiului Miercurea-Ciuc aflat în fază de proiect.

#### 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.

**b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:** -Amenajare drum de ocolire a municipiului Miercurea-Ciuc, tronson Sud-Nord, titularul proiectului fiind Municipiul Miercurea-Ciuc.

**c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:**  
Nu este cazul.

**d) producția de deșeuri:**

-în perioada de realizare a lucrărilor- deșeurile rezultate din desfacerea straturilor căii; demontarea elementelor de parapet ,demontarea panourilor de protecție amplasate în zona traversării căilor ferate, demontarea suprastructurii existente, vor fi stocate temporar și valorificate prin operatori economici autorizate;

-după realizarea proiectului – vor fi deșeuri rezultate din repararea și întreținerea drumului, adică materiale de construcții (deșeu beton, asfalt ), nămol din curățirea canalelor, sau din salubritate.

**e) poluarea și alte efecte nocive:**

**1. emisii în aer-** în faza de construire-principale operații executate generatoare de praf sunt: : operațiuni de decapare, excavare - încărcare materiale în auto - descărcarea materialelor – împrăștiere – compactare - scarificare,

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 va avea un impact moderat asupra calității atmosferei, datorită fluidizării traficului în zonă

**2. emisii în apă:-**în faza de construire -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.

Prin adoptarea unor măsuri obligatorii se va preveni posibilitatea de contaminare a apei.

-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.

**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 —nu este cazul.

**4. zgomot:-** în faza de construire- nivelul de zgomot generat de utilaje de construcții se vor resimți pe perioade scurte de timp, execuția lucrărilor se vor efectua numai în timpul zilei. Ținând cont de faptul ca lucrările investiției se vor realiza în majoritate în zona actuală a pasajului peste calea ferată, în special în zone fără case de locuit, populația din zona va fi afectată într-un grad mai redus.

-în timpul exploatării drumului – Prin realizarea pasajului supraterran se va fluidiza traficul astfel poluarea fonică 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 Din punctul de vedere al schimbărilor climatice, prin reducerea timpului de tranzit al pasajului 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 , se reduc riscurile pentru sănătatea publică din punct de vedere al poluării atmosferice și al accidentelor de circulație

## 2. Amplasarea proiectului

a) **utilizarea actuală și aprobată a terenului:** amplasamentul proiectului se află în intravilanul și municipiului Miercurea-Ciuc, în proprietatea publică, destinația actuală fiind de drum public de importanță locală.

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

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.0,8 km față de situl Natura 2000 "Depresiunea și Munții Ciucului", ROSPA 0034*

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:

Soluțiile propuse pentru lucrările de artă se va 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 si pe termen lung în perioada de exploatare 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 îmbunătățirii 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. 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 exploatării 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.

2. 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;

3. În cadrul lucrărilor aferente proiectului se vor utiliza materiale de construcții numai din surse autorizate din punct de vedere al protecției mediului.

4. 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.

5. 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.

6. Se va reglementa funcționarea din punct de vedere al protecției mediului a organizării de șantier- stațiilor de mixtură asfaltice, stațiilor de betoane și stațiilor de distribuție carburanți, amenajate în perioada de construcție a obiectivului, dacă este cazul, 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. DOMOKOS László József

ȘEF SERVICIU AAA  
ing. LÁSZLÓ Anna

ÎNTOCMIT,  
ing. BOTH Enikő

*Both Enikő*

