



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BIHOR

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDEȚEAN BIHOR**, prin președinte Ilie-Gavril BOLOJAN, cu sediul în mun Oradea, str. Parcul Traian, nr. 5, județul Bihor, pentru proiectul ”Dezvoltarea rețelei de tram-train metropolitan Oradea”, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Bihor cu nr. 5409/14.03.2024 și a completărilor depuse cu nr. 6571/28.03.2024, în baza:

- *Legea nr. 292 din 03 decembrie 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.*
- *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată prin Lgea 49/2011 cu modificările și completările ulterioare.*

Autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Bihor decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 03.04.2024, că proiectul ” **Dezvoltarea rețelei de tram-train metropolitan Oradea**”, propus a fi realizat în intravilanul și extravilanul municipiului Oradea, al comunelor Borș, Sântandrei, Girișu de Criș, Palota, Toboliu, Sânmartin, județul Bihor, conform Certificatului de urbanism nr. 57/12.03.2024 emis de CJ Bihor, nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării asupra corpurilor de apă.

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:

- a) Proiectul se încadrează Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, se încadrează în Anexa 2. pct.10. lit.h) linii de tramvai, căi ferate subterane și de suprafață, linii suspendate sau linii similare specifice, utilizate exclusiv sau în principal pentru transportul de persoane;
- b) Proiectul propus intră sub incidența art.28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și

completările ulterioare, amplasamentul proiectului traversează ariile naturale protejate situri Natura 2000 ROSAC0098 Lacul Pețea și ROSPA0103 Valea Alceului.

Ariile naturale protejate situri Natura 2000 ROSAC0098 Lacul Pețea și ROSPA0103 Valea Alceului au Plan de management și Regulament aprobat și sunt administrate de Agenția Națională pentru Aree Naturale Protejate - Serviciul Teritorial Bihor; ;

c) Lucrările propuse a se executa în cadrul proiectului, prin analiza criteriilor din Anexa 3 din Legea nr. 292 din 03 decembrie 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului nu sunt de natură a genera un impact semnificativ asupra mediului;

1. Caracteristicile proiectului.

Prin proiect se propune: reînnoirea liniilor de cale ferată, electrificarea, realizarea de racorduri între infrastructura de cale ferată și de tramvai precum și achiziția de material rulant de tip tram-train în tracțiune electrică.

Prezentul proiect urmarește următoarele :

Soluția tehnică adoptată este de a împărți întregul proiect în 5 loturi astfel:

Lotul I - Legătura la aeroportul Oradea și realizarea racordului Lacul Roșu

- "Dezvoltarea mobilității metropolitane în zona de sud pentru dezvoltarea conectivității, mobilității și infrastructurii de transport public prin mijloace de transport sustenabile (zona aeroport)"
- "Dezvoltarea mobilității metropolitane prin exploatarea infrastructurii existente pentru mobilitate sustenabilă (zona stațiilor CFR Oradea Est - Oradea)"

Lotul II - Reînnoire linii de cale ferată Cheresig - Oradea Vest și realizarea racordului Iosia

- "Dezvoltarea mobilității metropolitane în zona de S-V prin exploatarea infrastructurii existente pentru mobilitate sustenabilă" (legătura dintre Municipiul Oradea și UAT Toboliu)"

Lotul III - Conexiune Borș - Oradea

- "Dezvoltarea mobilității metropolitane în zona de vest pentru dezvoltarea conectivității, mobilității și infrastructurii de transport public prin mijloace de transport sustenabile (legătura Borș - Iris)"

Lotul IV - Reînnoire linii de cale ferată Oradea Est - Cordău și realizarea racordului Nufărul

- "Dezvoltarea mobilității metropolitane în zona de S-E prin exploatarea infrastructurii existente pentru mobilitate sustenabilă - (Zona Sînmartin)"

Lotul V - Realizare pasaj inferior zona Cazaban și realizare noi puncte de oprire pe infrastructura de cale ferată interoperabilă

- "Creare conectivitate între str. Alexandru Cazaban și drumul Oradea - Sântandrei - desființare trecere CF str. Corneliu Baba"
- "Interconectarea infrastructurii de mobilitate metropolitană la rețeaua de cale ferată prin dezvoltarea de puncte intermodale flexibile în zona Municipiului Oradea"

1.Lotul I - Legătura la Aeroportul Oradea și realizarea racordului Lacul Roșu

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Racord Jumbo- Aeroport (linie simplă)	Racord Lacul Roșu - stația c.f. Oradea (linie simplă)	
Lungime linii noi	km	2,361	1,276	3,637
Declivitatea maximă	‰	3.8	3.8	-
Viteza maximă	km/ h	30	30	-
Pod	buc.	-	-	-
Podețe	buc.	1	0	1
Treceri la nivel	buc.	6	5	11
Număr stații de tramvai	buc.	3	2	5
Număr de stații de cale ferata	buc.	-	-	-
Numar peroane cu dimensiuni L x l x h față de NSS	buc.	3 peroane: 40x1,80x0,30 m 1 peron: 45x1,80x0,30 m	1 peron: 40x1,80x0,30 m 1 peron: 80x2,0x0,30 m	6
Numar aparate de cale	buc.	8	?	8
Tip aparate de cale	tip	-simetrice tip S180- R50 - traversari T4	tip 49 - 300 - 1/9 - Aa tip 49 - 190 - 1/9 - Aa	
Instalație de centralizare	Tip.	CED	CED	
Substații de redresare 20 kV c.a. / 600 V c.c.	buc.	1	0	1
Pasarela pietonal	buc.	1	0	1
Tunel pietonal	buc.	1	0	1
Tip Sină	tip	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	
Tip traversă	tip	- in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Racord Jumbo- Aeroport (linie simplă)	Racord Lacul Roșu - stația c.f. Oradea (linie simplă)	
Tip de prindere	tip	Vossloh sau Pandrol	Vossloh sau Pandrol	

2.Lotul II - Reînnoire linii de cale ferată Cheresig - Oradea Vest și realizarea racordului loșia

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia c.f. Oradea Vest -Cheresig (linie simplă) inclusiv linia 7 din stația Oradea Vest	Racord loșia (linie simplă)	
Lungime linii noi	km	18,189	0,442	18,631
Declivitatea maximă	‰	3,8	3,8	
Viteza maximă	km/ h	70	40	
Pod	buc.	2	-	
Podețe	buc.	18	-	
Treceri la nivel	buc.	12	1	
Număr stații de tramvai	buc.	9 + Oradea Vest	-	
Număr de stații de cale ferata	buc.	1 (Oradea Vest)	-	
Numar persoane cu dimensiuni L x l x h față de NSS	buc.	9 persoane în PO : 40 x 2,5 x 0,30 m 2 peron în Oradea Vest : 150 x 3,05 x 0,55 m 150 x 3,05 x 0,30 m		
Copertine tip	buc	9	1	
Numar aparate de cale	buc.	3	4	
Tip aparate de cale	tip	SS tip 49 - 300 - 1/9 -	tip 49 - 300 - 1/9 - Aa	

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia c.f. Oradea Vest -Cheresig (linie simplă) inclusiv linia 7 din stația Oradea Vest	Racord loșia (linie simplă)	
		Aa SS tip 49 - 190 - 1/9 - Aa TDJ tip 49 - 190 - 1/9 - Aa BC tip 49 - 300 - 1/9 - Aa	tip 49 - 190 - 1/9 - Aa	
Tip Sină	tip	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	
Tip de traversă	tip	- in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	
Instalație de centralizare	Tip.	CED Oradea Vest	CED Oradea Vest	
Substații de redresare 20 kV c.a. / 600 V c.c.	buc.	4	-	
Pasarela pietonală	buc.	-		
Tunel pietonal	buc.	1	0	1
Tip de prindere	tip	Vossloh sau Pandrol	Vossloh sau Pandrol	

3.Lotul III - Conexiune Borș - Oradea

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia Sinteză - Borș (linie simplă)	Bucla Borș (linie simplă)	
Lungime linii noi	km	5,249	0,426	5,675
Declivitatea maximă	‰	3,8	3,8	
Viteza maximă	km/ h	70	30	

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia Sinteză - Borș (linie simplă)	Bucla Borș (linie simplă)	
Pod	buc.	-	-	
Podete	buc.	10	-	
Treceri la nivel	buc.	25	-	
Număr stații de tramvai	buc.	5	-	
Număr de stații de cale ferata	buc.	-	-	
Numar peroane cu dimensiuni L x l x h față de NSS	buc.	5 peroane în PO : 40 x 1,8 x 0,30 m	-	
Copertine tip	buc	5	5	
Numar aparate de cale	buc.	3	1	
Tip aparate de cale	tip	SS tip 49 - 300 - 1/9 - Aa SS tip 49 - 190 - 1/9 - Aa	?	
Tip Sină	tip	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	
Tip de traversă	tip	- in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	
Instalație de centralizare	Tip.	-	-	
Substații de redresare 20 kV c.a. / 600 V c.c.	buc.	3	-	
Pasarela pietonală	buc.	5+5	-	10
Tunel pietonal	buc.	-	-	

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia Sinteză - Borș (linie simplă)	Bucla Borș (linie simplă)	
Tip de prindere	tip	Vossloh sau Pandrol	Vossloh sau Pandrol	

4. Lotul IV - Reînnoire linii de cale ferată Oradea Est - Cordău și realizarea racordului Nufărul

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia Oradea Est - Cordău (linie simplă)	Racord 324-Bucla Nufărul (linie simplă)	
Lungime linii noi	km	7,006	1,440	8,446
Declivitatea maximă	‰	3,8	3,8	
Viteza maximă	km/ h	70	30	
Pod	buc.	-	1	
Podețe	buc.	-	1	
Treceri la nivel	buc.	-	2	
Număr stații de tramvai	buc.	5	2	
Număr de stații de cale ferata	buc.	1	-	
Numar peroane cu dimensiuni L x l x h față de NSS	buc.	4 peroane în PO : 40 x 2,5 x 0,30 m 1 peron în PO Cordău: 80 x 2,5 x 0,30 m	4 peroane 40 x 1,80 x 0,30 m	
Copertine tip	buc	4	1	
Numar aparate de cale	buc.	3	1	
Tip aparate de cale	tip		4	

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		Linia Oradea Est - Cordău (linie simplă)	Racord 324-Bucla Nufărul (linie simplă)	
		SS tip 49 - 300 - 1/9 - Aa SS tip 49 - 190 - 1/9 - Aa		
Tip Sină	tip	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	-sină cu canal (Phoenix) TV 60,65 -șină cu canal TV 60,65 -șină CF tip 49	
Tip de traversă	tip	- in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	in aliniament și curbe cu R>350m tip T13 - R = 250 m ÷ 350 m tip T29	
Instalație de centralizare	Tip.	CED sau CE Oradea EST	-	
Substații de redresare 20 kV c.a. / 600 V c.c.	buc.	3	1	
Pasareală pietonală	buc.	1	1	
Tunel pietonal	buc.	-	-	
Tip de prindere	tip	Vossloh sau Pandrol	Vossloh sau Pandrol	

5.Lotul V - Realizare pasaj inferior zona Cazaban și realizare noi puncte de oprire pe infrastructura c.f interoperabilă

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		3 Puncte de oprire linia c.f. Oradea Est - Oradea - Oradea Vest (linie simplă)	Desfiintare trecere la nivel cu calea ferată și proiectare Pasaj rutier inferior Cazaban	

Obiectiv	U.M.	Caracteristici		Total
		3 Puncte de oprire linia c.f. Oradea Est - Oradea - Oradea Vest (linie simplă)	Desfiintare trecere la nivel cu calea ferată și proiectare Pasaj rutier inferior Cazaban	
Număr Puncte de oprire	buc.	3	-	-
Numar peroane cu dimensiuni L x l x h față de NSS	buc.	3 peroane în PO : 150 x 3,05 x 0,55 m	-	-
Copertine tip	buc	3	-	-
Pasarelă pietonală	buc.	-	-	-
Tunel pietonal	buc.	-	-	-
Lungime	km	-	1,261	-

Valoarea totală estimată a investiției: 1.026.370.103,73 lei (fără TVA).

Justificarea necesității proiectului.

Strategia europeană **O planetă curată pentru toți**, adoptată în 2018, stabilește obiective mai concrete pentru acțiunile începute din 2011. Strategia definește o viziune asupra transformărilor economice și societale necesare, angajând toate sectoarele economiei și ale societății, pentru realizarea tranziției la zero emisii nete de gaze cu efect de seră până în 2050. Colegiitorii europeni consideră că este nevoie de vehicule cu emisii reduse și cu zero emisii, dotate cu sisteme de propulsie alternative eficiente pentru toate modurile de transport și că electrificarea care utilizează exclusiv surse regenerabile de energie nu va fi singura soluție miraculoasă pentru toate modurile de transport.

Zonele urbane și orașele inteligente trebuie să fie primele centre ale inovării în domeniul mobilității și prin trecerea la tehnologii de transport fără emisii de dioxid de carbon și cu reducerea poluării atmosferice, a poluării fonice și a accidentelor, ceea ce va conduce la mari îmbunătățiri ale calității vieții în mediul urban.

Pentru a atinge acest deziderat, trebuie ca până în 2030 cel puțin 100 de orașe europene să fie neutre din punct de vedere climatic și călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului în interiorul UE. Acest lucru presupune acțiuni decisive pentru a reorienta mai multe activități către moduri de transport mai

sustenabile (în special creșterea numărului de pasageri care călătoresc cu sisteme de transport pe șină) iar din punct de vedere tehnologic, va trebui continuată electrificarea transportului.

S-a observat, în perspectiva anului 2030 că „în absența unor măsuri care să conducă la renunțarea utilizării autovehiculului propriu în favoarea mijloacelor de transport alternative (transport public, bicicletă, mers pe jos) sau care să conducă la un management mai eficient al traficului, precum și datorită creșterii progresive a gradului de motorizare, rețeaua rutieră va ajunge la un grad de suprasaturare care va avea drept consecință scăderea vitezei medii de circulație, creșterea întârzierii medii și a consumului de combustibil, precum și a emisiilor CO, NOx și VOC, cu efecte negative asupra condițiilor de mediu și de viață pentru cetățeni.”

În acest context ZMO a demarat un proces de evaluare a modului în care actuala rețea de tramvai din Municipiul Oradea răspunde obiectivelor de dezvoltare durabilă și care sunt direcțiile ce trebuie urmate.

b) Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:

Luând în considerare:

- rezultatele studiului de trafic din Actualizarea PMUD Oradea,
- analiza traficului auto la nivelul anului 2021 realizată de Consultant,
- rolul polarizator al Municipiului Oradea pentru locuitorii din Zona Metropolitană Oradea precum și
- existența unei rețele de cale ferată cu o bună acoperire teritorială sub utilizată în prezent (inclusiv două linii din cinci nu au trafic în prezent)

se propune introducerea unor servicii de transport feroviar de interes local, de mare frecvență și cu acoperire pe întreaga perioadă activă a zilei (05.00 - 24.00) care să contribuie la decongestionarea rețelei rutiere și la scăderea parametrilor de poluare chimică din Zona Metropolitană Oradea.

Aceste servicii se vor încadra în definiția serviciilor de tren metropolitan din documentele autorităților centrale din România.

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

Resursele naturale utilizate pentru lucrările propuse sunt următoarele:

- Proiectul propune punerea în valoare a resurselor de nisip și pietriș. Alte resurse naturale ce vor fi folosite în perioada de exploatare:

- țițeiul din care se obțin motorina și uleiurile de motor și de ungere, necesare funcționării utilajelor și mijloacelor de transport;
- lemnul din care se confecționează diverse elemente constructive;
- metale feroase și neferoase;
- agregate naturale, diverse sorturi de pietriș și nisip.

Nu se vor procura materiale din ariile naturale protejate.

Pentru executarea umpluturilor se va utiliza, atunci când este posibil, pământul excavat pentru săparea fundațiilor, cu condiția respectării cerințelor pentru calitatea materialelor, iar diferența se va procura din gropi de împrumut identificate în zonă.

Materialul necoeziv precum piatra naturală, balastul și nisipul vor fi procurate din unități specializate (cariere/balastiere) existente în zona amplasamentului.

În perioada de execuție, va fi ocupată temporar o suprafață de 37,4984 ha pentru platformele tehnologice și organizările de șantier propuse astfel:

- în Oradea 3,1893 ha, ce are funcțiunea de curți construcții, identificată în CF 212052, intravilan,
- în Santandrei 0,2268 ha, ce are funcțiunea de curți construcții, identificată în CF 62009, intravilan,
- în Sanmartin 0,1591 ha, ce are funcțiunea de curți construcții, identificată în CF 57305 și 65614, intravilan,
- în Borș 3,39232 ha, ce are funcțiunea de teren arabil, identificată în CF 65550, intravilan

Suprafața definitivă ocupată de proiect este de 20,0400 ha.

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică folosință.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenor de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.

d) Emisiile poluante inclusiv zgomotul, vibrații, alte surse de disconfort.

În perioada de execuție, sursele posibile de poluare a aerului sunt:

execuția propriu-zisă a lucrărilor și traficul de șantier.

Astfel, traficul de șantier poate determina antrenarea unor particule fine de pământ, iar manipularea și punerea în operă a materialelor de construcții (beton, piatră spartă, agregate etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție.

Sursele principale de poluare a aerului specifice execuției lucrării pot fi grupate după cum urmează:

- activitatea utilajelor de construcție (decaparea și depozitarea pământului vegetal, compactare etc.);
- transportul materialelor, prefabricatelor, precum și al personalului;
- manipularea materialelor.

Cantitățile de poluanți emiși în atmosferă de utilajele de lucru depind, în principal, de următorii factori:

- consumul de carburanți (substanțe poluante: NOx, CO2, CO, COV, particule materiale din arderea carburanților etc.);
- puterea motorului;
- capacitatea utilajului și vârsta motorului/utilajului;
- aria pe care se desfășoară aceste activități (substanțe poluante - particule materiale în suspensie și sedimentabile);
- distanțele parcurse (substanțe poluante - particule materiale ridicate în aer de pe suprafața drumurilor).

Poluanții generați de aceste surse sunt: emisii de praf și emisii de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și mijloacelor de transport folosite la punerea în operă a lucrărilor, respectiv monoxid de carbon, oxizi de azot și sulf, particule în suspensie și compuși organici volatili. Aria de manifestare a acestor surse corespunde exclusiv suprafeței de realizare a lucrărilor.

În perioada de operare, nu vor exista surse de poluanți atmosferici, deoarece se va elimina cea mai mare parte a emisiilor de CO2, datorită trecerii de la tracțiunea Diesel, la tracțiunea electrică, pentru trenurile ce vor circula pe secție.

În timpul execuției lucrărilor propuse, principalele surse de zgomot și vibrații sunt următoarele:

- Funcționarea utilajelor terasiere utilizate pentru amenajarea terenului, cum ar fi buldozerele, excavatoarele și compactoarele.
- Traficul pe drumurile tehnologice.
- Manipularea materialelor.

Lucrările desfășurate la platformele/organizările de șantier prevăzute sunt realizate treptat și în etape, în funcție de progresul lucrărilor la calea ferată. Poluarea fonică generată în timpul execuției este de natură temporară, iar efectele sunt pe termen scurt.

În timpul operațiunilor de rutină, sursa principală de poluare fonică este reprezentată de circulația garniturilor de tram-tren, prin motoarele locomotivelor și zgomotul de rulare.

Producția de deșeuri:

- se va respecta legislația de mediu în vigoare .

Deșeurile rezultate în timpul execuției lucrărilor se vor depozita separat pe categorii.

Conform legislației în vigoare, OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor, ART 17 pct 7: Titularii pe numele cărora au fost emise autorizații de construire și/sau desființare potrivit prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare, au obligația să gestioneze deșeurile din construcții și desființări, astfel încât să atingă un nivel de pregătire pentru reutilizare, reciclare și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni de rambleiere care utilizează deșeuri pentru a înlocui alte materiale, de minimum 70% din masa deșeurilor nepericuloase provenite din activități de construcție și desființări, cu excepția materialelor geologice naturale definite la categoria 17 05 04 din anexa la Decizia Comisiei din 18 decembrie 2014 de modificare a Deciziei 2000/532/CE de stabilire a unei liste de deșeuri în temeiul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

În cadrul obiectivului de investiții studiat, vor fi generate

Nr. crt.	Cod	Deșeu	Generator deșeu	Cantitate estimată	Stare fizică	Mod de gestionare
Perioada de execuție						
1.	01 04 01	Deșeuri de pietrișuri și resturi de piatră	Desfacere trotuare și platforme din amplasamentul drumului	12500 mc	S	Decontaminare și valorificare
2.	12 01 13	Deșeuri de la sudură	Demontări șină de cale ferată	0,25 t	S	Eliminare prin operatori autorizați
3.	13 02 03*	Alte uleiuri de motor, de cutie de viteze și de lubrifiere	Demontări șină de cale ferată	0,5 t	L	Valorificare
4.	13 06 01*	Uleiuri uzate nespecificate în altă parte	Demontarea traverselor de beton	0,3 t	L	Transport la operatorul economic autorizat care desfășoară activități de valorificare sau evacuare
5.	15 01 01 15 01 02 15 01 03	Ambalaje de lemn, materiale plastice, hârtie și carton	Organizare de șantier/fronturi de lucru	1,5 t	S	Reciclare și valorificare
6.	16 02 15*	Compuși periculoși extrași din echipamentele casate	Demontări șină de cale ferată	0,15 t	S	Eliminare prin operatori autorizați
7.	17 01 01	Beton	Demontarea traverselor de beton/borduri trotuare, Demolarea podurilor, podețelor, infrastructurii de cale ferată, trotuare, platforme	500 mc	S	Elementele de beton se transportă în locații special destinate concasării, în vederea reutilizării adecvate, conform prevederilor legale și tehnice în vigoare. Restul molozului, cu acordul Beneficiarului și al autorităților locale se transportă spre depozitare în locuri special destinate acestui scop.
8.	17 02 03	Materiale plastice	Organizare de șantier/fronturi de lucru	2 t	S	Reciclare și valorificare

9	17 04 07	Metale de amestec	Demontări șină de cale ferată	2101 t	S	Materialele recuperate prin demontarea materialelor vechi scoase din cale, rămân la dispoziția C.N.C.F. "C.F.R." Sortarea și încadrarea pe stări a materialelor de cale recuperate se va face de către antreprenor în prezența delegatului beneficiarului.
10	17 07 02*	Deșeuri de construcție și de demolare în amestec sau fracțiuni separate conținând substanțe periculoase	Traverse din lemn contaminate cu creozot, provenite din demontări linii de cale ferată	495 t	S	
11	17 07 02*	Deșeuri de construcție și de demolare în amestec sau fracțiuni separate conținând substanțe periculoase	Traverse din beton contaminate cu creozot, provenite din demontări linii de cale ferată	240 t	S	
12	17 03 02	Asfalt (fără gudron, bitum)	Demolarea podurilor, podețelor, infrastructurii de cale ferată/trotuare/platforme	150 t	S	
13	17 04 05	Fier și oțel	Demontarea traverselor de beton	5 t	S	
14	17 04 08	Cabluri	Demontări șină de cale ferată	0,1 t	S	Valorificare
15	17 05 04	Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03*	Săpătură pământ	2000 mc	S	Reutilizare ca material de umplutură la realizarea terasamentului
16	20 03 01	Deșeuri municipale în amestec	Organizare de șantier/fronturi de lucru	12 t	S	Eliminare la depozit de deșeuri autorizat
17	20 01 01	Hârtie și carton	Organizare de șantier/fronturi de lucru	1 t	S	Reciclare și valorificare
18	20 01 02	Sticlă	Organizare de șantier/fronturi de lucru	0,5 t	S	Reciclare și valorificare
19	20 01 03	Materiale plastice	Organizare de șantier/fronturi de lucru	1 t	S	Reciclare și valorificare
20	20 01 05	Metal (cutii de conserve etc.)	Organizare de șantier/fronturi de lucru	0,1 t	S	Reciclare și valorificare
Perioada de operare						
1	13 05 02*	Nămoluri provenind de la separatorii apă/hidrocarburi	Nămolurile provenite de la separatoarele de hidrocarburi prevăzute în proiect	1 mc/an	S	Eliminare
2	17 02 03	Materiale plastice	Generat de personal în timpul activității de mentenanță	0,1 t/an	S	Reciclare și valorificare
3	17 04 07	Metale de amestec	Generat de personal în timpul activității de mentenanță	0,1 t/an	S	Reciclare și valorificare
4	20 01 01	Hârtie și carton	Generat de personal în timpul activității de mentenanță	0,1 t/an	S	Reciclare și valorificare
5	20 03 01	Deșeuri municipale în amestec	Generat de personal în timpul activității de mentenanță	1 t/an	S	Eliminare la depozit de deșeuri autorizat

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

- Nu este cazul.

f)Riscurile pentru sănătatea umană:

Conform punctului de vedere exprimat de către DSP Bihor, în cadrul sesiunii CAT de la sediul APM Bihor: "obiectivul de investiții nu face obiectul evaluării normelor igienică sanitară"

2.Amplasarea proiectelor.

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BIHOR

Adresa: Bulevardul Dacia, nr.25/A, Oradea, jud. Bihor, Cod poștal 410464

Tel.: +4 0259 444 590 e-mail: office@apmbh.anpm.ro website: http://apmbh.anpm.ro

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

(a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor.

Conform Certificatului de urbanism nr. 57/12.03.2024, emis de Consiliul Județean Bihor, categoria de folosință este domeniu public, privat, tersament de cale ferată, curți construcții ; destinație căi de comunicație rutieră, cale ferată- Tram tren metropolitan Oradea ;

Conform certificatului de urbanism există Avize favorabile emise de UAT -urile pe teritoriul cărora se va realiza acest proiect.

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

În perioada de execuție, va fi ocupată temporar o suprafață de 37,4984 ha pentru platformele tehnologice și organizările de șantier propuse astfel:

- în Oradea 3,1893 ha, ce are funcțiunea de curți construcții, identificată în CF 212052, intravilan,
- în Santandrei 0,2268 ha, ce are funcțiunea de curți construcții, identificată în CF 62009, intravilan,
- în Sanmartin 0,1591 ha, ce are funcțiunea de curți construcții, identificată în CF 57305 și 65614, intravilan,
- în Borș 3,39232 ha, ce are funcțiunea de teren arabil, identificată în CF 65550, intravilan

Suprafața definitivă ocupată de proiect este de 20,0400 ha.

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică folosință.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenor de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.

Amplasamentul proiectului traversează ariile naturale protejate situri Natura 2000 ROSAC0098 Lacul Petea și ROSPA0103 Valea Alceului. Detalii privind amplasarea obiectivului analizat în raport cu ariile naturale protejate sunt prezentate în Capitolul XIII.

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

(i) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;;

(ii) zone costiere și mediul marin - nu este cazul.

(iii) zonele montane și forestiere - nu este cazul.

(iv) rezervații și parcuri naturale;;

(v) zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate de statele membre în conformitate cu Directiva 92/43/CEE și cu Directiva 2009/147/CE;

(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;

(vii) zonele cu o densitate mare a populației;

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

În cazul descoperirii de vestigii arheologice în timpul efectuării oricărui tip de lucrări, beneficiarul va sista lucrările și va anunța D.J.C. Bihor, în termen de cel mult 72 de ore, conform legislației în vigoare.

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 capacitatea de absorbție 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 ;

În perioada de desfășurare a activităților în organizările de șantier și în fronturile de lucru, lucrările efectuate pot determina un disconfort populației (zgomot, praf, noxe de la funcționarea utilajelor/echipamentelor folosite).

Principalele surse de impact asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public în perioada de realizare a lucrărilor sunt următoarele:

- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor executate;
- generarea de emisii și praf în timpul execuției lucrărilor și a circulației utilajelor și mijloacelor de transport;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor.

Proiectul propus are un impact pozitiv asupra calității vieții și condițiilor sociale, prin următoarele:

- optimizarea traficului în ZMO;
- creșterea confortului călătorilor;
- reducerea costurilor de întreținere
- scăderea emisiilor atmosferice generat de traficul auto substituit.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potential.

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

Zona studiată este situată în intravilanul și extravilanul municipiului Oradea, al comunelor Borș, Sântandrei, Girișu de Criș, Palota, Toboliu, Sânmartin, județul Bihor, conform Certificatului de urbanism nr. 57/12.03.2024 emis de CJ Bihor

Impactul este limitat la suprafața amplasamentului și la perioada de realizare a lucrărilor de implementare a proiectului;

Până la aceasta dată nu au fost formulate observații ca urmare a informării, conform prevederilor Legii 292/2018.

(b) natura impactului;

Impactul potențial al proiectului în perioada de implementare a acestuia.

În etapa de construcție se poate manifesta un impact negativ asupra aerului, datorită emisiilor de poluanți gazoși de la utilaje și mijloace de transport.

Impactul direct se va manifesta pe perioada realizării lucrărilor de construcție.

În contextul amplasării organizărilor de șantier propuse pe terenurile descrise, se consideră că impactul generat este nesemnificativ. Aceasta se datorează faptului că efectele acestor organizări se manifestă temporar și local, având în vedere că lucrările sunt concentrate într-o zonă deja antropizată.

Pentru a minimiza și compensa eventualele impacte asupra drumurilor și peisajului afectat de aceste organizări de șantier, se vor lua măsuri de refacere și ecologizare la finalizarea lucrărilor.

Aceste acțiuni vor include refacerea drumurilor afectate și restabilirea peisajului în conformitate cu normele și standardele ecologice.

În perioada de exploatare, principalul impact este generat de circulația tram-trenurilor pe tronsonul respectiv. Este important să se monitorizeze acest impact și să se ia măsuri pentru reducerea efectelor negative asupra mediului și a comunităților locale, respectând totodată normele și reglementările în vigoare pentru protecția mediului și a patrimoniului natural.

În perioada de desfășurare a activităților în organizările de șantier și în fronturile de lucru, lucrările efectuate pot determina un disconfort populației (zgomot, praf, noxe de la funcționarea utilajelor/echipamentelor folosite).

Principalele surse de impact asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public în perioada de realizare a lucrărilor sunt următoarele:

- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor executate;
- generarea de emisii și praf în timpul execuției lucrărilor și a circulației utilajelor și mijloacelor de transport;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor.

Proiectul propus are un impact pozitiv asupra calității vieții și condițiilor sociale, prin următoarele:

- optimizarea traficului în ZMO;
- creșterea confortului călătorilor;
- reducerea costurilor de întreținere
- scăderea emisiilor atmosferice generat de traficul auto substituit.

Amplasamentul proiectului traversează ariile naturale protejate situri Natura 2000 ROSAC0098 Lacul Petea și ROSPA0103 Valea Alceului.

Proiectul nu are impact major asupra cadrului natural, având în vedere că linia feroviară este parțial existentă, iar ecosistemele din zonă sunt adaptate.

În perioada de execuție, cât și în perioada de funcționare, principalul impact asupra vegetației indus de proiect îl constituie activitățile care duc la schimbarea folosinței terenului.

Se apreciază că în perioada de realizare a lucrării propuse, impactul asupra florei și faunei este nesemnificativ.

Amplasamentul ce face obiectul proiectului se află în ZMO, zonă afectată de influența antropică.

În cazul platformelor/organizărilor de șantier și a stâlpilor propuși pentru electrificarea zonei, impactul asupra solului și subsolului este redus, se manifestă temporar, local și are efecte reversibile.

Impactul este considerat unul redus datorat ocupării terenului, reconstrucția ecologică a zonelor ocupate temporar fiind obligatorie (suprafețele vor fi reduse la minimum necesar).

La alegerea amplasamentelor organizărilor de șantier, s-au avut în vedere mai multe criterii, printre care să nu se realizeze pe zone de teren din fondul forestier pentru care ar fi necesar să se realizeze defrișări.

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică

folosință.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenor de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.

Apele pluviale colectate din cadrul organizărilor de șantier și din zonele de depozitare vor fi colectate în șanțuri perimetrare și preepurate înainte de evacuarea din cadrul amplasamentelor, în instalații (separatoare de hidrocarburi) prevăzute în cadrul fiecărei locații. Apele reziduale de la rampele de spălare vor fi preepurate (separatoare de hidrocarburi). Apele uzate menajere din grupurile sanitare prevăzute în organizările de șantier vor fi evacuate prin vidanjare de către societăți autorizate.

Pentru vidanjarea/curățarea periodică a toaletelor ecologice montate în șantiere, se vor încheia contracte cu firme specializate.

Pe durata execuției lucrărilor din vecinătatea cursurilor de apă, se poate înregistra o creștere a turbidității cursurilor de apă în aval de frontul de lucru, ce poate avea un impact negativ nesemnificativ asupra calității apelor în perioadele cu debit scăzut.

Asupra compoziției aerului atmosferic execuția lucrărilor se manifestă prin emanații de pulberi și de gaze nocive produse de utilajele tehnologice și de transport.

Cea mai importantă sursă de poluare a atmosferei o reprezintă procesele de ardere a carburanților la motoarele cu ardere internă. Toate utilajele utilizează drept carburant motorina, prin arderea căreia rezultă următorii efluenți: CO, oxizi de azot (NO_x), SO₂, hidrocarburi arse (COV), particule solide, cu efect local, neafectând localitățile învecinate.

Un alt efect al execuției lucrărilor va fi creșterea concentrațiilor de pulberi în aer în zona de implementare a proiectului prin antrenarea prafului de către utilajele de transport.

Emisiile de pulberi în traficul rutier pe drumurile tehnologice balastate pentru transportul masei miniere sunt estimate la 0,1 mg/m³ sub limita impusă de Legea 104/2010.

Limitarea preventivă a emisiilor de la autovehicule se face prin condițiile tehnice impuse la omologarea acestora în vederea înscrierii în circulație și pe toată durata de utilizare a acestora, prin inspecții tehnice periodice obligatorii.

Se estimează că impactul asupra calității aerului generat se manifestă local (aria de manifestare fiind în special zona de desfășurare a activităților menționate anterior), este nesemnificativ, fiind temporar și local în cazul organizărilor de șantier și a fronturilor de lucru, în condițiile aplicării măsurilor de reducere a impactului prezentate în cadrul acestui memoriu.

Utilizarea pentru transport persoane a liniilor de transport tram - train electrificate va reduce emisiile de poluanți în atmosferă produse prin utilizarea transportului feroviar diesel/traficului auto între 20% - 35% mai puțin carbon pe kilometru.

Având în vedere faptul că Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) se concentrează asupra

creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficiență energetică și promovare a energiei verzi, precum și prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul și o utilizare mai eficientă a resurselor, proiectul respectă specificul Programului datorită beneficiilor de mediu aduse odată cu implementarea acestuia.

Impactul proiectului asupra schimbărilor climatice este dată de emisiile de gaze cu efect de seră rezultate din activitatea desfășurată.

Având în vedere specificul lucrărilor propuse prin prezentul proiect, au fost luate în considerare următoarele surse de emisii de GES:

Emisii directe în perioada de implementare a proiectului:

- Emisii CO₂ provenite din combustia combustibililor fosili în motoarele utilajelor
- Emisii de CO₂ provenite din combustia combustibililor fosili în motoarele autobasculantelor.

Impact potențial, Probabilitatea și Extinderea	Măsuri de prevenire/diminuare	Natura impactului, Durata și Frecvența	Categoria, Reversibilitatea Impactului și Magnitudinea
Emisii de gaze cu efect de seră probabilitate certă (100%) extindere globală	utilizarea unor utilaje și autobasculante cu motoare emisii reduse verificarea tehnică la zi	Direct (emisii) Cumulativ , pe perioada de realizare a investiției după care această componentă se elimină practic total	Negativ Magnitudine redusă, concentrații în limita admisibilă ale emisiilor de gaze de eșapament Reversibil

În perioada de execuție a proiectului, principalele surse de zgomot și vibrații sunt următoarele:

- traficul din șantier și funcționarea utilajelor;
- manipularea materialelor.

În perioada de funcționare a investiției, principala sursă de zgomot și vibrații va fi traficul feroviar. Efectele surselor de zgomot și vibrații de mai sus se suprapun peste zgomotul existent, produs în prezent atât de circulația pe liniile ferate aflate în funcțiune, cât și pe drumurile existente.

Având în vedere caracterul local și temporar al lucrărilor și eșalonarea acestora în timp și spațiu, dar și măsurile adoptate în perioada de funcționare, se poate estima că nivelul de zgomot și de vibrații se va încadra în limitele impuse, conform legislației în vigoare.

În ceea ce privește protejarea monumentelor istorice, se vor respecta prevederile Legii nr. 422/2001, inclusiv modificările și completările ulterioare. Acest lucru implică supravegherea atentă a lucrărilor și respectarea cerințelor autorităților pentru cultură și patrimoniu cultural în ceea ce privește obținerea certificatelor de descărcare de sarcină arheologică.

Dacă în timpul desfășurării lucrărilor sunt descoperite vestigii arheologice, beneficiarul este obligat să suspende lucrările de construcție și să solicite autorizația pentru cercetări arheologice preventive. Acest lucru este esențial pentru protejarea și conservarea patrimoniului cultural și istoric al zonei.

Prin aplicarea măsurilor adecvate pentru protecția așezărilor umane, se estimează că impactul asupra acestora va fi redus în timpul realizării proiectului. Este important să se țină cont de aceste

aspecte pentru a asigura conservarea și protejarea patrimoniului cultural și istoric în timpul implementării proiectului.

(c)natura transfrontalieră a impactului:

Realizarea investiției nu va genera efecte transfrontalieră.

(d)intensitatea și complexitatea impactului;

Impact limitat, se manifestă doar în perioada de realizare a proiectului și în zona de implementare a acestuia.

În perioada de realizare a proiectului, impactul se concentrează în principal în zona în care se efectuează lucrările. În mod precaut, se estimează că acest impact poate fi resimțit într-o zonă de aproximativ 1 km în jurul zonei de lucru. Efectele pot fi legate în special de creșterea nivelului de zgomot și de nivelul de particule în suspensie generate de activitățile de construcție.

În etapa de operare, impactul negativ al proiectului va fi determinat în principal de zgomotul și vibrațiile produse de circulația tram-trenurilor. Este important ca aceste efecte să fie monitorizate și gestionate în conformitate cu normele și reglementările aplicabile, pentru a minimiza impactul asupra mediului și a comunităților din zonă.

(e)probabilitatea impactului;

Impactul negativ asupra solului, subsolului și apelor se poate manifesta în cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere.

De asemenea se vor lua toate măsurile de prevenire/reducere a poluării cauzate de acitivitățile programate în cadrul proiectului.

Probabilitatea producerii unui astfel de accident este foarte scăzută, deoarece personalul implicat în activitate este calificat și instruit în ceea ce privește procedura de intervenție.

Prin respectarea măsurilor de protecție a mediului prevăzute în proiect, se apreciază că probabilitatea de manifestare a impactului este redusă.

(f)debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;

Durata de manifestare a impactului specific perioadei de execuție este stabilită la 24 de luni, care reprezintă perioada declarată pentru realizarea lucrărilor. Impactul asupra solului în cazul suprafețelor ocupate definitiv de proiect va fi de natură permanentă.

Frecvența manifestării impactului în timpul execuției este determinată de programul activităților din fronturile de lucru, în timp ce în perioada de operare, impactul este dat de trecerea garniturilor de tram-tren pe tronsoanele analizate.

La finalizarea lucrărilor de construcție, terenurile care au fost temporar ocupate sau afectate de procesul de execuție vor fi redeterminate folosinței inițiale. Astfel, zonele afectate vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, așternerea de pământ vegetal și plantarea vegetației specifice zonei. Utilizarea plantelor nu va avea doar un scop estetic, ci și unul funcțional, contribuind la reconstrucția elementelor naturale ale ecosistemului.

Perioada de implementare propusă :

Perioada propusă pentru implementarea investiției este de 36 luni, perioadă de exploare.

Realizarea investiției prevăzută poate suferi modificări, în funcție de elemente, care nu pot fi prevăzute cu exactitate la data proiectării.

Impactul produs pe termen lung

Apreciem că, pe termen lung, în condițiile implementării măsurilor propuse, realizarea proiectului nu va afecta evoluția indicatorilor fizico-chimici ai apei și solului.

Impactul asupra calității aerului se manifestă pe toată durata lucrărilor de construcție, dar în condițiile în care nivelul imisiilor se încadrează în CMA, conform Legii nr. 104/2011, privind calitatea aerului și STAS 12574/87, se poate vorbi despre un impact negativ nesemnificativ.

În perioada de exploatare, principalul impact este generat de circulația tram-trenurilor pe tronsonul respectiv. Este important să se monitorizeze acest impact și să se ia măsuri pentru reducerea efectelor negative asupra mediului și a comunităților locale, respectând totodată normele și reglementările în vigoare pentru protecția mediului și a patrimoniului natural.

Lucrările vor fi executate pe baza unui proiect tehnic, supravegheat de un diriginte de santier și în baza unor avize obținute de la autoritățile competente.

(g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;

Proiectul relaționează cu alte proiecte existente și aprobate.

(h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Prin respectarea tuturor măsurilor de reducere prevăzute în perioada de realizare a proiectului, impactul asupra mediului va fi redus.

(i) Impactul asupra climei.

Atât în perioada de construcție, cât și în cea de exploatare, lucrările de construcție funcționare nu vor determina schimbări climatice - impact nesemnificativ.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

a) **Proiectul propus intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei salbatice, cu modificările și completările ulterioare.**

Amplasamentul proiectului traversează ariile naturale protejate situri Natura 2000 ROSAC0098 Lacul Petea și ROSPA0103 Valea Alceului.

Se vor respecta prevederile Aviz ANANP ST Bihor **cu nr. 000**, aviz favorabil cu condiții.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă:

Pentru realizarea proiectului s-a obținut **actul de reglementare de la Administrația Bazinală de Apă Crișuri, Aviz de GA nr. C 17/05.02.2024.**

Se vor respecta prevederile AGA nr. C 17/05.02.2024 - emis de ABA Crișuri

4. Condițiile de realizare a proiectului sunt:

- Lucrările se vor realiza cu respectarea proiectului tehnic elaborat potrivit legii, a memoriului tehnic întocmit conform prevederilor a legale de mediu în vigoare;
- Se vor respecta prevederile AGA nr. C 17/05.02.2024 - emis de ABA Crișuri ;
- Se vor respecta prevederile Aviz ANANP ST Bihor cu nr. 000, aviz favorabil cu condiții ;
- Se vor respecta prevederile HG 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România;
- La executarea lucrărilor se vor respecta normele legale în vigoare: sanitare, de prevenire și stingere a incendiilor, de protecția muncii și de gospodărire a apelor;
 - Lucrările se vor desfășura cu respectarea condițiilor tehnice și a regimului juridic prevăzute prin actele de reglementare prelabile, emise de alte autorități;
- În perioada de execuție se vor lua toate măsurile care se impun pentru protecția factorilor de mediu, respectarea prevederilor legale și standardelor în vigoare privind protecția apelor, aerului, solului și subsolului, gestionarea deșeurilor, se vor lua măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale.
- În perioada de desfășurare a proiectului se interzice afectarea a altor suprafețe decât cele pentru care a fost întocmită prezenta documentație.
- Nu se vor ocupa alte suprafețe decât cele strict necesare conform celor precizate în prezenta documentație, lucrările desfășurându-se strict în zona, pe amplasamentul actual al lucrării. Depozitarea provizorie a materialelor rezultate din excavații (pământ, piatră)se va face doar în perimetrul proiectului și se va realiza pe suprafețe cât mai reduse;
- Organizarea de șantier va fi amenajată în cadrul perimetrelor în care se desfășoară lucrările necesare pentru realizarea proiectului.
 - Materialele de construcții care se utilizează pe șantier vor fi depozitate numai în locuri special amenajate și nu direct pe sol.
 - Nu se vor spăla obiecte, produse, ambalaje, materiale care pot produce poluarea solului/subsolului respectiv a apelor de suprafață/subterane;
 - Utilajele utilizate pe durata de realizare a lucrărilor, precum și mijloacele de transport, vor avea o stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de poluare a mediului înconjurător cu combustibil ori material lubrifiant direct sau indirect;
 - Nu se vor deteriora zonele învecinate perimetrului de desfășurare a lucrărilor;
 - Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării accidentale a factorilor de mediu pe toată durata execuției lucrărilor ;
 - Nu se va degrada mediul natural sau amenajat, prin depozitari necontrolate de deșeuri;
 - Managementul deșeurilor generate de lucrări va fi în conformitate cu legislația specifică de mediu și va fi în responsabilitatea titularului de proiect cât și a operatorului care realizează lucrările;

La finalizarea lucrărilor de construcție, se vor lua următoarele măsuri:

- se vor evacua toate construcțiile provizorii și facilitățile necesare antreprenorului în șantier;
- deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi evacuate în totalitate prin intermediul firmelor autorizate;
- utilizarea deșeurilor de materiale brute pentru umpluturi.

În urma analizării caracteristicilor proiectului (mărime, producția de deșeuri, emisii poluante, riscul de accidente), a localizării și caracteristicilor impactului potențial, a verificării amplasamentului, s-a stabilit că realizarea acestuia nu va avea un impact semnificativ asupra calității factorilor de mediu.

Se va respecta proiectul depus pentru avizare la Agenția pentru Protecția Mediului Bihor.

- Titularul deține Certificat de Urbanism nr. 57/12.03.2024 emis de Consiliul Județean Bihor ;
- Se vor respecta prevederile avizelor și acordurilor obținute pentru execuția proiectului.
- În perioada de execuție se vor lua toate măsurile care se impun pentru protecția factorilor de mediu, respectarea prevederilor legale și standardelor în vigoare privind protecția apelor, aerului, solului și subsolului, gestionarea deșeurilor, se vor lua măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale.

Nivelul de zgomot și vibrații produs pe perioada realizării proiectului și în perioada de exploatare nu va depăși limita admisă de STAS 10009-2017 și Ord.Ministerului Sănătății nr.119/2014 modificat și completat de Ord. 994/2018;

- Titularul proiectului va informa Agenția Pentru Protecția Mediului Bihor în termenul cel mai scurt despre orice modificare a datelor din proiect (caracteristici tehnice, amplasament etc) și despre orice incident sau accident care afectează semnificativ mediul.

Conform art. 43, alin (3) din Legea 292/2018, la finalizarea proiectelor publice și private care au făcut obiectul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, autoritatea competentă pentru protecția mediului care a parcurs procedura verifică respectarea prevederilor deciziei etapei de încadrare sau a acordului de mediu, după caz.

Conform legislației în vigoare, OUG 92/2021, actualizată agenții economici au următoarele obligații:

Obligații anuale privind nivelul de pregătire pentru reutilizare, reciclare și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni de umplere, rambleiere care utilizează deșeuri pentru a înlocui alte materiale, ale persoanele juridice pe numele cărora sunt emise autorizațiile de construcție/desființare

Informarea și participarea publicului la procedura de reglementare.

Autoritatea competentă pentru protecția mediului a asigurat și garantat accesul liber la informație a publicului interesat / potențial afectat de proiect.

Astfel publicul a fost informat cu privire la depunerea solicitării și la luarea Decizie Etapei de

încadrare prin anunțuri publice:

- afișate pe pagina proprie pe internet a autorității competente pentru protecția mediului 28.03.2024; 05.04.2024;
- publicat de titular în mass media - ziarul Jurnal Bihorean - 18.03.2024 și 04.04.2024;
- afișate de titular la sediul Primăriei Oradea, al comunelor Borș, Sântandrei, Girișu de Criș, Palota, Toboliu, Sânmartin - în data de 18.03.2024 respectiv 04.04.2024.

Nu au fost formulate observații din partea publicului pe toată perioada procedurii.

Nerespectarea prevederilor prezentei decizii a APM Bihor, atrage după sine suspendarea și/sau anularea acesteia, după caz, conform prevederilor legale.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emiterie a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate. Procedura de soluționare a plângerii prelabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie

echitabilă, rapidă și corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Cu deosebită considerație,

**Director Executiv
Sanda Daniela MERCEA**

Nume și Prenume	Funcția	Data	Semnătura
Avizat: Timea MARE	Șef Serviciu	05.04.2024	
Întocmit: Alina PODILĂ	Consilier	05.04.2024	
Avizat: Monika CIUPLEU	Șef Birou	05.04.2024	
Întocmit: Daniela SERBĂNESCU	Consilier	05.04.2024	