



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din

Ca urmare a notificării **C.N.A.I.R. S.A** cu sediul în b-dul. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București, înregistrată la ANPM cu nr.9349/05.05.2022, privind modificările aduse proiectului „*Drum expres Brăila-Galați*” propus a fi realizat pe teritoriul județelor Brăila și Galați, titular C.N.A.I.R. S.A., pentru care ANPM a emis Acordul de Mediu nr.4 din 01.04.2013 și Anexa din data de 14.02.2022.

în baza:

- Directivei 2009/147/CE Păsări - *privind conservarea păsărilor sălbatice;*
- Directivei 92/43/EEC Habitate - *referitoare la conservarea habitatelor naturale și a florei și faunei sălbatice;*
- Legii nr.292/2018 *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;*
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.195/2005 *privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;*
- Hotărârii Guvernului nr.1000/2012 *privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia;*
- 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;*
- Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.19/2010 *pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar, cu modificările și completările ulterioare;*
- Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.2387/2011 *pentru modificarea Ord. MMDD nr.1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;*
- Hotărârii Guvernului nr.971/2011 *pentru modificarea și completarea HG nr.1284/2007 privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;*
- Legii nr.5/2000 *privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a III a - Zone Protejate;*
- Legii nr. 5/1991 *pentru aderarea României la Convenția asupra zonelor umede, de importanță internațională, în special ca habitat al păsărilor acvatice;*



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03

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

- *Hotărârii nr. 685/2022 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea ariilor speciale de conservare ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;*
- *Ordinului Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr.269/2020 privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte;*

Agenția Națională pentru Protecția Mediului în calitate de autoritate competentă pentru derularea etapei de încadrare din cadrul procedurii de revizuire a Acordului de mediu nr. 4 din 01.04.2013, în urma:

- analizării modificărilor aduse proiectului;
 - consultării autorităților publice locale în cadrul ședințelor Comisiei de Analiză Tehnică din data de 16.06.2022 la sediul Agenției pentru Protecția Mediului Brăila și 28.06.2022 la sediul Agenției pentru Protecția Mediului Galați
 - consultării publicului interesat,
- decide:

➤ ***Proiectul nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supun evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.***

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

Modificările aduse proiectului se încadrează în prevederile *Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului* în:

- Anexa 2 la pct. 13 lit. a „orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr.1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului”.

Lucrările necesare pentru realizarea modificărilor propuse în cadrul proiectului, prin analiza criteriilor din Anexa 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, nu sunt de natură a genera un impact semnificativ asupra mediului.

1. Caracteristicile proiectului

➤ **dimensiunea și concepția întregului proiect:**

Pentru proiectul **“Drum expres Brăila- Galați”**, Agenția Națională pentru Protecția Mediului a parcurs procedura de evaluare a impactului asupra mediului, cu integrarea cerințelor specifice evaluării adecvate, a efectelor potențiale ale proiectului asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar și a emis Acordul de mediu nr. 4 din 01.04.2013 și Anexa din data de 14.02.2022.

Amplasamentul proiectului se află pe teritoriul județelor Brăila și Galați, astfel:

Pe teritoriul:

- județului Brăila între km 1+524.61 și km 11+014.66 și traversează unitatea administrativ teritorială comuna Vădeni;



- județului Galați între km 11+014.66 și km 12+292.27 și traversează unitatea administrativ teritorială municipiul Galați.

Drumul expres Brăila – Galați este încadrat în clasa tehnică II și va realiza conexiunea cu:

- drumul de legătură DN 2S, pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila, prin intermediul intersecției la nivel de tip sens giratoriu, la km 2+000, aferent drumului de legatura;
- drumul public de interes național DN 2B și european E 87, E 584, la intrarea în municipiul Galați prin prevederea unei intersecții giratorii, la km 128+250 aferent DN 2B.

Modificările aduse proiectului conform solicitării/documentelor depuse:

Modificările care au intervenit în cadrul proiectului față de data emiterii Acordului de mediu nr. 4/01.04.2013 și Anexei din data de 14.02.2022 emise de ANPM, sunt următoarele:

I. Lucrări de artă:

- pod peste canalul de irigații km 6+616 – datorită optimizărilor prin adaptarea la condițiile din teren s-a re poziționat de la km 6+616 la km 6+620 pentru încadrarea drumului de exploatare și a canalului ANIF existente. În urma finalizării studiului geotehnic și efectuarea calculelor de stabilitate, a fost necesara adaptarea soluțiilor de fundare conform rezultatelor investigațiilor geotehnice.

- Pod-viaduct km 10+963 - se propune traversarea tuturor obstacolelor, respectiv a înălțimilor mari de rambleu ce rezultă în urma proiectării liniei roșii a drumului expres, respectarea înălțimilor de gabarit impuse pentru calea ferată, precum și problemelor de scurgere a apelor pe perioadele de ape mari ale râului Siret cu o singura lucrare de artă, pod-viaduct, lucrare care va conține mai multe soluții constructive: - viaductul de acces de pe malul drept al Siretului;

- podul peste râul Siret km 10+837,73 (axul pilei P20) și km 11+145,48 (ax pilă P23);

- viaductul de pe malul stîng al râului Siret km 11+145,48- km11+593,37;

- pasajul superior peste cale ferată km 11+593,37-km 11+732,39;

II. Reabilitare DN2B prin lărgire la 4 benzi de circulație - a fost necesară optimizarea prin adaptarea la condițiile din teren:

- profilul transversal tip propus: - platformă de 18,80 m;

- parte carosabilă de 14,00 m;
- benzi de încadrare 2x0,75 m;
- acostamente 2x 0,75 m.

- în zona mediană cu lățime de 1,80 m s-a prevăzut separatorul fizic



de senzori parapet tip New Jersey;

III. Lucrări de consolidare

IV. Identificarea suprafețelor ce necesită scoatere din fondul forestier cu defrișare pentru realizarea lucrărilor.

Lucrări de artă: poduri, viaducte, pasaje:

Conform acordului de mediu nr. 4/01.04.2013, revizuit cu Anexa din 14.02.2022	Conform proiectului tehnic	Observații/Justificări
Pod peste canal de irigații km 6+616	Pod peste canal de irigații km 6+620	În urma finalizării studiului geotehnic și efectuarea calculelor de stabilitate, a fost necesară adaptarea soluțiilor de fundare conform rezultatelor investigațiilor geotehnice. S-a re poziționat amplasarea podului de la km 6+616 la km 6+620 pentru încadrarea drumului de exploatare și a canalului ANIF existente.
Lungime totala: 33,30 m Schema statica: grinzi simplu rezemate	Doua structuri independente, cate una pe fiecare sens Lungime totala: 34,60 m Lungime suprastructura: 21,10m Schema statica: grinzi simplu rezemate	
Lățime totala pe sens 11,50 (10,50m+2*0,50m)	Lățime totala pe sens: 10,92 m (9,50+2*0,71)	
Pante transversale: 2%	Pante transversale: 2,5%	
Suprastructura: - 8 grinzi prefabricate cu lungime de 21 m și înălțime h=0,93 m - cale si parapet: s-au prevăzut parapete metalice de tip foarte greu la marginea părții carosabile ancorate in lisa turnata monolit la marginea grinzilor prefabricate. Calea pe pod va fi alcătuita din 2 straturi de beton asfaltic cu grosimea de 3,5 cm, protecție hidroizolație din mortar asfaltic - 2 cm, 1 cm membrana hidroizolanta. - placa de suprabetonare (C25/30), H minim 12 cm	Suprastructura: - 5 grinzi prefabricate simplu rezemate de lungime L=21 m si înălțime h=1,25 m Grinzile se vor așeza interax 2,15m , iar la partea superioară sunt prevăzute cu predale și placă de suprabetonare din beton armat C35/45. - calea pe pod: peste placa de suprabetonare se va așterne hidroizolația, 2-3 cm protecția hidroizolatiei din BA8 și straturile rutiere: 4 cm BAP16 + 4 cm MAS16. - numar rosturi de dilatatie: 2	



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03

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

- rosturi de dilatație de 20 mm	rosturi/cale (C1-C2)	
<p>Infrastructura:</p> <p>- doua culei de tip masiv fundate indirect cu radier de 1.75 m pe 8 coloane forate cu diametrul $\Phi=1.08m$, $L=15m$</p> <p>- cuzineți cu h minim= 15 m si opritori antiseismici din beton armat</p>	<p>Infrastructura:</p> <p>- 2 culei masive fundate indirect, cu radiere de 1.50m pe 14 piloți forati de diametru Φ 1200 mm din beton armat, $L=40m$</p> <p>- culeile sunt prevăzute cu ziduri întoarse cu lungimea de 6.0 m pentru culeea C1 (Brăila) respectiv 7.40 m pentru culeea C2 (Galați). La culei la nivelul banchetelor de rezemare se vor executa cuzineți din beton armat si dispozitive antiseismice.</p>	
<p>Racordarea cu terasamentele: se realizează prin sferturi de con pereate. La nivelul caii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor placi de racordare cu terasamentele cu lungime de 6 m si grosime de 0,32 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza prin intermediul unor guri de scurgere amplasate cate 4 bucati pe deschidere. La capetele podului apele pluviale se vor evacua prin intermediul unor casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.</p>	<p>Racordarea cu terasamentele: se va realiza cu sferturi de con pereate cu beton iar in spatele culeelor se vor executa placi de racordare din beton armat de lungime $L=6$ m.</p> <p>Apele pluviale se vor drena longitudinal si evacua la capete prin casiuri din beton. La capetele structurii se vor dispune de asemenea casiuri și scări de acces din beton. Albia canalului se va curăța și recalibra pe zona afectată.</p> <p>De asemenea sub pod s-a prevăzut reamenajarea drumului de exploatare.</p>	
Pod – viaduct km 10+963	Pod – viaduct km 10+963	Având în vedere numărul mare al obstacolelor ce trebuie traversate, înălțimile mari de rambleu ce rezultă în urma proiectării liniei roșii a drumului expres, respectarea înălțimilor de gabarit impuse
La km 10+002 drumul expres intersectează digul de apărare pentru ape mari ale râului Siret, apoi la distanța de 45m calea ferată industrială care deservește Combinatul Siderurgic Galați. Apoi, traseul drumului expres continuă pe o distanță de 1420m	<p>Se propune traversarea tuturor obstacolelor cu o singura lucrare de artă, pod-viaduct, lucrare care va conține mai multe soluții constructive.</p> <p>2.1 Viaductul de acces de pe malul drept al Siretului, cu capătul zidului întors al culeei C1</p>	



<p>în albia majoră și albia minoră a râului Siret, intersectând apoi zona triajului de cale ferată adiacent localității Movileni, pe lungime de 130m.</p>	<p>în dreptul km 9+941,30 este alcătuit din următoarele deschideri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6x40,5 m grinzi din beton armat precomprimat; - 1x132,75m arc cu calea jos, peste digul de apărare și cele două linii de cale ferată; - o deschidere de 33,13m+33,00m grinzi din beton armat precomprimat; - 11 deschideri a 40,50 m până la podul principal peste Siret. <p>Drumul expres intersectează linia de cale ferată industrială, în dreptul km 10+272, cu o oblicitate dreapta de 42°, iar în proximitatea acestei intersecții, atât calea ferată cât și drumul expres intersectează digul de pe malul drept al râului Siret. Pentru a nu fi afectat digul și terasamentul căii ferate, a fost necesară proiectarea unuei singure deschideri de 132,75m în soluția unui arc cu calea jos.</p> <p>2.2 Podul peste râul Siret, este amplasat între km 10+837,73 (axul pilei P20) și km 11+145,48 (ax pilă P23) și s-a proiectat un pod hobanat, simetric cu doi Piloni P21 respectiv, P22, cu deschiderile 71,00m+165,00m+71,00m.</p> <p>Hobanarea s-a proiectat a fi de tip evantai pentru inlesnirea eforturilor în cabluri, iar pilonii sunt de tip cadru.</p> <p>2.3 Viaductul de pe malul stîng al râului Siret (km 11+145,48- km11+593,37 s-a procedat în</p>	<p>pentru calea ferată, precum și problemele de scurgere a apelor pe perioadele de ape mari ale râului Siret s-a proiectat o lucrare de artă care să traverseze aceste obstacole.</p>
---	--	---



	<p>mod similar cu viaductul de acces de pe malul drept, corelând traversarea digului de apărare cu liniile de cale ferată și drumurile de acces din incinta triajului, prin introducerea unor deschideri variabile, astfel încât să se poată obține oblicitățile necesare traversării acestor obstacole. Deschiderile proiectate sunt următoarele: 6 x 40,50 m + 1 x 24,50 m + 18,23...24,72m + 40.54m(73°) + 34,02 ...40,51 m+2x40,50m.</p> <p>2.4. Pasajul superior peste cale ferată, amplasat între km 11+593,37-km 11+732,39 a fost prevăzut a se realiza prin intermediul a trei deschideri de 40 m + 63 m + 30 m.</p> <p>Deschiderile 1 și 2 permit încadrarea liniilor ferate din cadrul triajului, echipate cu macaze.</p>	
<p>Viaduct de pe malul drept de acces la podul peste râul Siret are o lungime de 845,90m, având 21 deschideri, realizate din grinzi prefabricate cu armătura postîntinsă, cu lungimea de 40m. în secțiune transversală, tablierul este alcătuit din 4 grinzi prefabricate, precomprimate cu armătura postîntinsă pe sens, cu lungime de 40m , cu înălțime de 2,10m,. conlucrarea grinzilor se realizează prin intermediul unei plăci de suprabetonare realizate din beton armat C25/30, cu grosimea minimă de 15cm.</p> <p>Infrastructura pentru viaductele de acces:</p>	<p>2.1 Viaductul de acces de pe malul drept</p> <p>Traversează digul de apărare și două linii de cale ferată</p> <ul style="list-style-type: none"> - lungimea: 896,35m; - deschiderii și lungime 6x40,5m + 132.75m +33.13m+ 33.00m + 11x40.50m. - lungimea grinzilor 40,00m,32.50m; -Lungimea arcului 132.00m , sageata 24.87 (ax tirant-ax arc), cu rețea de tiranți - latimea suprastructurii: 2x10,92 m+1,58 m=23,42 m (2 structuri gemene) pe deschiderile din 	



<p>- infrastructura este alcătuită din două culee, fondate direct. Acestea sunt de tip masiv, realizate din beton armat, fondate printr-un radier de 1,50m grosime, indirect pe 8 coloane forate cu diametrul $\Phi=1.08m$, $L=15m$</p> <p>Pe culee se vor amenaja opritori antiseismici din beton armat.</p>	<p>beton, respectiv 27.40m pe deschiderea in arc, suprastructura comuna pentru ambele cai.</p> <ul style="list-style-type: none"> - latimea carosabilului: 2x9,50m - latimea trotuarului/spatiului de siguranta si parapete: 2x0.71m - numar de grinzi in sectiunea transversal: 4 bucati/cale, respectiv 2 arce cu tiranti; <p>Suprastructura: va fi alcătuita din doua suprastructuri „gemene” pe deschiderile din beton armat, având grinzi cu lungimile de 40,00m respectiv 32,50m, iar pe fiecare deschidere in sens transversal se vor dispune cate 4 grinzi prefabricate simplu rezemate cu inaltimea $h=2,00m$.</p> <p>Grinzile se vor așeza interax 2,80m, iar la partea superioară sunt prevăzute cu predaie și placă de suprabetonare din beton armat C35/45.</p> <p>Suprastructura se va continua la nivelul plăcii de suprabetonare.</p> <p>Apele pluviale se vor drena longitudinal si evacua prin gurile de scurgere și la capete prin casieri din beton. In dreptul pilelor, placa de suprabetonare se va continua pe câte 3 sau 4 deschideri, conform schemei statice, iar suprastructura va avea rosturi de dilatație conform schemei statice.</p> <p>Arcele cu tiranti ale deschiderii de 132,00m vor fi realizate integral din metal, arcele vor avea sectiunea casetata iar tirantii orizontali vor avea sectiunea de</p>	
--	--	--



	<p>tip I.</p> <p>Arcele se vor monta interax la distanța de 25,00m, solidarizate prin antretoaze între tiranții orizontali și contravânturi superioare între arce.</p> <p>Peste antretoaze s-a prevăzut o dală din beton armat C35/45, cu rol de rigidizare în plan și de susținere a părții carosabile.</p> <p>Apele pluviale se vor drena longitudinal și evacua prin gurile de scurgere.</p> <p>Infrastructura: va fi alcătuită din culeea C 1 și pilele 1-20.</p> <p>Culeea va avea elevația casetată, iar fundarea culeelor va fi de tip indirect, cu radier și piloni forati de diametru mare DN 1200mm, respectiv 1500mm din beton armat, având lungimea pilonilor este cuprinsă între 28.00m și 42,00m. De asemenea numărul de piloni sub radiere va fi diferit în funcție de capacitatea portantă a acestora.</p> <p>Pilonii se solidarizează la partea superioară cu un radier din beton armat cu înălțimea de 2,00m, la radierele cu suprastructura din beton, respectiv înălțimea de 3,00m la pilele pe care rezemă arcul.</p> <p>Culeea este prevăzută cu ziduri întoarse.</p> <p>Atât la culei cât și la pile, la nivelul banchetelor de rezemare se vor executa cuzinetai din beton armat și dispozitive antiseismice.</p>	
--	---	--



	<p>Pilele sunt de două tipuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tip1, pile cadru cu doi stâlpi circulari, având diametrul de 1,60m și riglă din beton armat. • tip 2, pile de tip lamelare, cu secțiune casetată din beton armat și riglă din beton armat. <p>Pila P20 este pila comună viaductului de acces și a podului principal peste Siret.</p>	
<p>Viaductul de pe malul stâng are o lungime de 389,80m, având 10 deschideri (9x40m+1x24m), realizate din grinzi prefabricate cu armătura postîntinsă. În secțiune transversală, tablierul este alcătuit din 4 grinzi prefabricate precomprimate cu armătura postîntinsă pe sens pentru deschiderea de 24m și cu înălțime de 1,03m. Conlucrarea grinzilor se realizează prin intermediul unei plăci de suprabetonare realizate din beton armat C25/30, cu grosimea minimă de 15cm.</p> <p>Infrastructura pentru viaductele de acces:</p> <p>-infrastructura este alcătuită din două culee, fondate direct. Acestea sunt de tip masiv, realizate din beton armat, fondate printr-un radier de 1,50m grosime, indirect pe 8 coloane forate cu diametrul $\Phi=1.08m$, $L=15m$</p> <p>Pe culee se vor amenaja opritori antiseismici din beton armat.</p>	<p>2.3 Viaductul de pe malul stâng al râului Siret</p> <p>Traverseaza digului de apărare, liniile de cale ferată și drumurile de acces din incinta triajului.</p> <p>Caracteristicile Viaductului mal stâng:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lungimea: 447,91m; - deschiderii si lungime: <p>6 x 40,50 m + 1 x 24,50 m + 18,23....24,72m + 40.54m(73°) + 34,02 ...40,51 m+2x40,50m.</p> <ul style="list-style-type: none"> - lungimea grinzii 40,00m (17.70...33,50); - latimea suprastructurii: 2x10,92 m+1,58 m=23,42 m (2 structuri gemene). - latimea carosabilului: 2x9,50m - latimea trotuarului/spatiului de siguranta si parapete: 2x0.71m - numar de grinzi în secțiunea transversal: 4 bucați/cale; <p>Suprastructura: va fi alcatuita din doua suprastructuri „gemene”, avand fiecare 11 deschideri, iar pe fiecare deschidere in sens</p>	



	<p>transversal se vor dispune cate 4 grinzi prefabricate simplu rezemate cu inaltime h=2,00m.</p> <p>Grinzile se vor așeza interax 2,80m , iar la partea superioară sunt prevăzute cu predale și placă de suprabetonare din beton armat C35/45.</p> <p>Suprastructura se va continua la nivelul plăcii de suprabetonare.</p> <p>Apele pluviale se vor drena longitudinal si evacua prin gurile de scurgere și la capete prin casiuri din beton.</p> <p>Infrastructura: va fi alcatuita din pilele P23...P35.</p> <p>Pilele sunt de tip lamelare, cu secțiune casetată din beton armat și riglă din beton armat;</p> <p>Pila P23, este pila comună viaductului de pe malul stâng și a podului principal peste Siret.</p> <p>Pilele sunt fundate indirect pe radiere cu grosimea de 2,00m, fundate pe piloți din beton armat câte 9 piloți ø1200m.</p>	
<p>Traversarea complexului de cale ferată din imediata apropiere a triajului se va realiza printr-un pasaj cu trei deschideri (30m+60m+30m). Deschiderile marginale ale tablierului sunt alcătuite din 4 grinzi prefabricate precomprimate cu armătura postîntinsă pe sens, cu lungimea de 30m, cu înălțime de 1,80m. Deschiderea centrală este realizată din trei grinzi semicasetate din metal cu inimă plină în conlucrare cu platelajul</p>	<p>2.4 Pasajul superior peste cale ferată</p> <ul style="list-style-type: none"> - lungimea: 139,02m; - deschiderii si lungime: 40,54m+63,16m+30,71m. - lungimea grinzii: 40,00m, 63,00m, 30,00m; - latimea suprastructurii: 2x10,92 m+1,58 m=23,42 m (2 structuri gemene). - latimea carosabilului: 2x9,50m 	



<p>din beton armat și prin antretoaze metalice. Înălțimea de construcție a suprastructurii este de 2,55m (inclusiv straturile căii). În secțiune transversală, tablierul pentru întreg complexul de lucrări, asigură o parte carosabilă cu lățimea de 10,50m pe sens și lisa de paapet de tip foarte greu. Lățimea totală pe sens va fi de 11,50m (10,50m+2x0,50m). Pantele transversale ale căii pe pod au valoarea de 2,0% în acoperiș.</p> <p>Infrastructura pentru viaductele de acces:</p> <p>-infrastructura este alcătuită din două culee, fondate direct. Acestea sunt de tip masiv, realizate din beton armat, fondate printr-un radier de 1,50m grosime, indirect pe 8 coloane forate cu diametrul $\Phi=1.08m$, $L=15m$</p> <p>Pe culee se vor amenaja opritori antiseismici din beton armat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - latimea trotuarului/spatiului de siguranta si parapete: 2x0.71m - numar de grinzi in sectiunea transversal 4 bucati/cale (secțiune de beton) 2 bucăți pe cale secțiune mixtă; - numar rosturi de dilatatie: 2 rosturi/cale (P38-C2) - oblicitate: pod drept. <p>Suprastructura: va fi alcatuita din doua suprastructuri „gemene”, avand deschiderea 1, cu lungimea de 40,54m cu tablier din beton armat precomprimat, urmată de o deschidere de 63,16m acoperită de un tablier mixt oțel-beton și o deschidere de 30,71m cu un tablier din beton armat precomprimat.</p> <p>Pe deschiderile din beton armat precomprimat în sens transversal se vor dispune cate 4 grinzi prefabricate simplu rezemate de lungime $L=40 m$, respectiv 30,00m si înaltime $h=2,00m$.</p> <p>Pentru tablierul mixt se propune realizarea acestuia din două grinzi cu inimă plină și lonjeron central, contravantuit orizontal și vertical, simplu rezemat pe aparate de reazem din neopren.</p> <p>Grinzile din beton precomprimat se vor așeza interax 2,80m , iar la partea superioară sunt prevăzute cu predale și placă de suprabetonare din beton armat C35/45.</p> <p>Suprastructura se va continua la nivelul plăcii de suprabetonare.</p> <p>Apele pluviale se vor drena</p>	
--	---	--



	<p>longitudinal și evacua prin gurile de scurgere și la capete prin cascări din beton.</p> <p>Infrastructura: va fi alcătuită din pilele P35, P36, P37 și culeea C2. Culeea va fi de tip grindă – radier, fiind o culee amplasată în debleul care mărginește liniile triajului dinspre Galați. Culeea este prevăzută cu ziduri întoarse, iar fundarea culeei este de tip indirect, cu radier și piloți forati de diametru mare din beton armat.</p> <p>Fundațiile culeei sunt alcătuite din 4 piloți forati DN 1200mm, dispuși pe un rând la distanța de 3,00m între piloți.</p> <p>Piloții se solidarizează la partea superioară cu un radier din beton armat cu înălțimea de 2,850m. Atât la culee cât și la pile, la nivelul banchetelor de rezemare se vor executa cuzinete din beton armat și dispozitive antiseismice.</p> <p>Pilele sunt de tip lamelare, cu secțiune casetată din beton armat și riglă din beton armat. Pilele sunt fundate indirect pe radiere cu grosimea de 2,00m, fundate pe piloți din beton armat ø1200mm.</p>	
<p>Pod hobanat</p> <p>Supratraversarea râului Siret se realizează cu un pod care are trei deschideri 80,00m+130,00m+80,00m, lungimea totală de suprastructură fiind de 290,00m.</p> <p>Suprastructura: în secțiune transversală, suprastructura podului este realizată din trei</p>	<p>2.2 Podul peste râul Siret, este amplasat între km 10+837,73 (axul pilei P20) și km 11+145,46 (axul pilei P23) și s-a proiectat un pod hobanat, simetric cu doi Piloni P21 respectiv, P22, cu deschiderile 71,00m+165,00m+71,00m. Hobanarea s-a proiectat a fi de tip evantai pentru înlesnirea eforturilor în cabluri, iar pilonii sunt de tip cadru.</p>	



<p>grinzi semicasetate din metal cu inimă plină în conlucrare cu platelajul din beton armat. Conlucrarea dintre cele trei grinzi semicasetate ale tablierului mixt se realizează prin platelajul din beton armat și prin antretoaze metalice. Înălțimea de construcție a suprastructurii este de 2,55m (inclusiv straturile caii). Schema statică pentru tablierul podului hobanat este o grindă continuă este o grindă continuă pe cele trei deschideri ale podului, punctele de prindere a hobanelor de tablier reprezentând reazeme elastice pentru acesta.</p> <p>Infrastructura podului peste râul Siret este alcătuită din doi piloni din beton armat și din două pile-culei cu elevație lamelară de la capetele acestuia. Forma, dimensiunile și legăturile pilonilor au fost stabilite din condiții de rezistență, de tipul de hobanaj adoptat în secțiune transversală și nu în ultimul rând din motive estetice. Înălțimea totală a acestor piloni este de 57,00m, din care 39,70m este înălțimea de la nivelul superior al riglei-bancheta până la vârful pilonului. Forma, dimensiunile și legăturile pilonilor au fost stabilite din condiții de rezistență, de tipul de hobanaj adoptat în secțiune transversală. Distribuția hobanelor se face într-o concepție modernă, la distanțe reduse de prindere de piloni, respectiv de tablier (distanța de prindere dintre două puncte de prindere succesive a hobanelor este de 1,00m la</p>	<p>- lungimea: 307.75m; - deschiderii și lungime: 3 deschideri 71,00m+165,00m+71,00m. - lățimea suprastructurii: 26.30 m comună pentru ambele cai. -lățimea carosabilului: 2x9,50m -lățimea trotuarului/spatiului de siguranță și parapete: 2x2.15m Suprastructura: în secțiune transversală suprastructura podului este realizată din două grinzi casetate din metal în conlucrare cu platelajul din beton armat. Conlucrarea dintre cele două grinzi casetate ale tablierului mixt se realizează prin platelajul din beton armat și prin antretoaze metalice. Înălțimea de construcție a suprastructurii este de 2,00m</p> <p>Schema statică pentru tablierul podului hobanat este o grindă continuă pe cele trei deschideri ale podului, punctele de prindere ale hobanelor de tablier reprezentând reazeme elastice pentru acestea.</p> <p>Apele pluviale se vor drena longitudinal și evacua prin gurile de scurgere.</p> <p>Infrastructura podului peste râul Siret este alcătuită din doi piloni din beton armat și din două pile-culei cu elevație lamelară. Înălțimea totală a pilonilor este de 80m din care 60m este înălțimea de la nivelul superior al banchetei.</p> <p>Hobanele vor fi prinse de pilon prin intermediul unor ancoraje metalice înglobate în pilon.</p> <p>Infrastructura este alcătuită din două pile-culei și cei doi piloni principali fundați indirect. Pilele-culee sunt casetate, de tip lamelart, realizate din beton armat, fundați prin intermediul unui radier de 3,00m grosime, fundați pe 44 coloane forate de</p>	
--	--	--



<p>piloni si de 10,00m la tablier) si are in principal scopul de a permite inlocuirea unei hobane sau a unui toron al acesteia in caz de necesitate, fara masuri de sprijinire provizorii. Prinderea hobanelor de tablierul mixt se va face prin prevederea in dreptul sectiunii d eancorare a unor console inglobate in pilon. Fixarea hobanelor de pilon va oferi structurii o rigiditate sporită. Infrastructura este alcătuită din două pile culee si cei doi piloni principali, fondate prin intermediul unui radier d e2,50m, grosime pe 8 coloane forate, de diametru mare $\varnothing 1,08m$, $L=15,00m$. Pilonii principali sunt d etip masiv, fundații pe 24 d epiloti forati de diametrul mare $\varnothing 1,50m$, $L=25,00m$.</p> <p>Soluția adoptată asigură și gabarit de navigație, râul Siret fiind afluent principal al fluviului Dunărea.</p>	<p>diametrul 1500mm, $L=42,00m$. Pilonii principali sunt fundati prin intermediul unui radier de 4.50m grosime si piloti forati din beton armat de diametru 1500mm si $L= 42,00m$. Solutia adoptata asigura si gabarit de navigatie, raul Siret fiind afluent principal al fluviului Dunarea.</p>	
<p>Latime totala pe sens 11.50 (10,50m+2*0,50m)</p>	<p>Latime totala pe sens: 10.92 m (9.50+2*0,71)</p>	
<p>Pante transversale: 2%</p>	<p>Pante transversale: 2,5%</p>	
<p>Cale si parapet: S-au prevazut parapete metalice de tip foarte greu la marginea partii carosabile ancorate in lisa turnata monolit la marginea grinzilor prefabricate. Calea pe pod va fi alcatuita din: 2 straturi de beton asfaltic cu grosimea de 3.5 cm, protectie hidroizolatie din mortar asfaltic - 2 cm, 1 cm membrana hidroizolanta, placa de suprabetonare (C25/30), grosime</p>	<p>Calea pe pod: Peste placa de suprabetonare se va aterne hidroizolatia, 2-3 cm protectia hidroizolatiei din BA8 si straturile rutiere 4 cm BAP16 + 4 cm MAS16.</p> <p>Numar rosturi de dilatatie: conform schemei statice.</p>	



<p>minimă de 15 cm.</p> <ul style="list-style-type: none"> - rosturi de dilatație - guri de scurgere 		
<p>Racordarea cu terasamentele se realizează prin sferturi de con pereate. La nivelul caii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele cu lungime de 6 m și grosime de 0.32 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza prin intermediul unor guri de scurgere amplasate câte 4 bucăți pe deschidere. La capetele podului apele pluviale se vor evacua prin intermediul unor cașiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.</p>	<p>Racordarea cu terasamentele se va realiza cu sferturi de con pereate cu beton iar în spatele culeelor se vor executa plăci de racordare din beton armat de lungime L=6 m. Apele pluviale se vor drena longitudinal și evacua la capete prin cașiuri din beton. La capetele structurii se vor dispune de asemenea cașiuri și scări de acces din beton.</p> <p>Albia râului Siret se va proteja și recalibra pe zona afectată.</p>	

Reabilitare DN2B prin lărgire la 4 benzi de circulație:

Conform acordului de mediu nr. 4/01.04.2013, revizuit cu Anexa din 14.02.2022	Conform proiectului tehnic	Observații /Justificări
<p>Profil transversal tip</p> <ul style="list-style-type: none"> - platforma de 16,00 m - parte carosabilă de 14,00 m - benzi de încadrare 2x0,75 m - acostamente 2x0,50 m 	<p>Profil transversal tip propus</p> <ul style="list-style-type: none"> - platforma de 18,80 m - parte carosabilă de 14,00 m, - benzi de încadrare 2x0,75 m - acostamente 2x0.75 m <p>În zona mediană în lățime de 1,80 m s-a prevăzut ca separator fizic de sensuri parapet tip NEW JERSEY</p>	<p>A fost necesară optimizarea prin adaptarea la condițiile din teren. Reabilitarea DN 2B necesită suprafețe suplimentare de expropriere. Se modifică lățimea acostamentului, întrucât dintr-o eroare de redactare dimensiunea trecută nu este cea corectă.</p>



Lucrări de consolidare:

Conform acordului de mediu nr. 4/01.04.2013, revizuit cu Anexa din 14.02.2022	Conform proiectului tehnic	Observații/Justificări												
<p>Lucrările de consolidare prevăzute au rol de îmbunătățire a capacității portante a terenului de bază și prevăd instalarea unei perne de balast între km 1+640 și km 10+220.</p> <p>La înalțimi mai mari de rambleu și spre zona raului Siret, perna de balast va avea grosimea de 50 cm, în rest va fi 30 cm. Ea este formată dintr-un corp de balast așezat pe toată suprafața amprizei și prevăzut la contactul cu materialul fin cu un geotextil care are rolul de filtru. Perna de balast asigură:</p> <p>-întreruperea patrunderii apei prin capilaritate sau sub presiune provenită din straturile acvifere situate în terenul suport</p> <p>-uniformizarea presiunilor din încărcări pe patul drumului</p> <p>- colectarea și evacuarea apelor captate de unul din sistemele de evacuare a apei conținută în porii terenului suport.</p>	<p>Pe lungimea Drumului Expres Braila – Galati se vor lua următoarele măsuri de îmbunătățire a terenului de fundare:</p> <p>✓ ramblee < 3 m - perna din material local stabilizat cu liant hidraulic, H = 0,30 m ;</p> <p>- îmbunătățirea de suprafață a terenurilor de fundare fără extraexcavare, prin scarificare și stabilizarea materialului local din amplasament cu lianți hidraulici.</p> <p>Soluția se aplică pe sectoarele de drum unde la nivelul terenului de fundare a rambleurilor sau la nivelul inferior al stratului de forma se identifică terenuri de categoria 4d, 4e și 4f.</p> <p>Zonele pe care se aplică această soluție sunt:următoarele:</p> <table border="1" data-bbox="515 1402 957 1727"> <thead> <tr> <th>km început</th> <th>km sfârșit</th> <th>Lungime (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1+525</td> <td>1+580</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>2+080</td> <td>4+100</td> <td>2020</td> </tr> <tr> <td>4+950</td> <td>6+100</td> <td>1150</td> </tr> </tbody> </table> <p>✓ ramblee > 3 m - îmbunătățire teren de fundare cu liant hidraulic, H = 0,30 m ;</p> <p>- perna din material granular 25-85 cm (1-5 straturi) armată cu</p>	km început	km sfârșit	Lungime (m)	1+525	1+580	55	2+080	4+100	2020	4+950	6+100	1150	<p>A fost necesară implementarea recomandărilor normativului NP 125:2010 privind fundarea construcțiilor pe pământuri sensibile la umezire, unde se precizează faptul că este interzisă utilizarea pernei de balast în astfel de formațiuni și adoptarea de soluții care se pretează în corelare cu rezultatele investigațiilor geotehnice, astfel că în urma efectuării calculului de stabilitate au fost modificate zonele de aplicabilitate.</p>
km început	km sfârșit	Lungime (m)												
1+525	1+580	55												
2+080	4+100	2020												
4+950	6+100	1150												



	<p>geogriile.</p> <p>Zonele pe care se aplica aceasta solutie sunt urmatoarele:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>km inceput</th> <th>km sfarsit</th> <th>Lungime (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1+580</td> <td>2+080</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>4+100</td> <td>4+950</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>6+100</td> <td>9+945</td> <td>3845</td> </tr> </tbody> </table> <p>✓ la rampele podurilor - umplutura va fi executata din material granular si va fi protejata la baza cu geotextil de înalta rezistenta. Zonele pe care se aplica aceasta solutie: minim 30 m lungime</p>	km inceput	km sfarsit	Lungime (m)	1+580	2+080	500	4+100	4+950	850	6+100	9+945	3845	
km inceput	km sfarsit	Lungime (m)												
1+580	2+080	500												
4+100	4+950	850												
6+100	9+945	3845												

Identificarea suprafețelor ce necesită scoatere din fondul forestier cu defrișare pentru realizarea lucrărilor:

Nr. crt.	Direcția Silvică/Ocolul Silvic	Unitatea de producție (UP)	Unitatea amenajistică (u.a.)	Suprafața (ha)
1	Direcția Silvică Brăila-Ocolul Silvic Brăila	II Basca I Zăvoaiele Siretului	57%	0,0060
2			66C%	0,1234
3			66 F%	0,1359
4			66J%	0,0368
5			66O%	0,0095
6			67A%	0,2012
7			67C%	0,2042
8			67G%	0,5116
9			67H%	0,1841
10			67J%	0,0087
11	Direcția Silvică Galați-Ocolul Silvic Hanu Conachi	III Independența	71A%	0,2754
12			71E%	0,0535
13			71F%	0,3322
14			71I%	0,0953
15			71R%	0,0537
Total suprafata ce necesita scoatere definitiva din fond forestier				2,2315



national	
-----------------	--

Suprafețele suplimentare ce necesită scoatere din fondul forestier cu defrișare pentru realizarea lucrărilor

Nr. crt.	Direcția Silvică/Ocolul Silvic	Unitatea de Producție (UP)	Unitatea amenajistică	Suprafață (ha)
1.	Direcția Silvică Brăila	I Zăvoaiele	67A	0,7150
2.	Ocolul Silvic Brăila	Siretului	67 H	0,5350
3.			67 G	1,6333
4.			67 C	0,4760
5.			67 J	0,2238
6.			66 J	0,1230
7.			66 F	0,2913
8.			66 C	0,3996
9.			66 O	0,5799
10.			66 N	0,0084
11.			66 RR2	0,0621
12.			66 B	0,2723
13.		II Bâsca	57	0,2124
14.	Direcția Silvică Galați	III Independența	71 A	1,2447
15.	Ocolul Silvic Hanu		71 B	0,2123
16.	Conachi		71 E	0,1046
17.			71 F	0,9176
18.			71 I	0,3428
19.			71 RR	0,1393
Total suprafață ce necesita a fi scoasă din fondul forestier și defrișată				8,4934

➤ **cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:**

Lucrările necesare realizării modificărilor aduse proiectului nu se suprapun cu alte proiecte existente sau planificate în zonă.

➤ **utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:**

Modificările aduse proiectului nu vor conduce la modificarea tipului de resurse necesare pentru realizarea proiectului.

➤ **cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate:**

Cantități de deșuri estimate a fi produse în timpul implementării proiectului:

Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Starea fizică	Cod deșeu	Managementul deșeurilor		
				Valorificată	Eliminată	Ramasa în stoc
Etapa de execuție						
Deseuri menajere sau asimilabile (inclusiv resturi de la	15 t/an	S	20 01 02 20 01 39 20 03 01	-	15 t/an	-



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03

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

prepararea hranei)			20 01 08			
Amestecuri metalice	2 t/an	S	17 04 07	2 t/an	-	-
Deseuri din materiale plastice	1,5 t/an	S	17 02 03	1,5 t/an	-	-
Deseuri de ambalaje fara continut de substante periculoase	0,5 t/an	S	15 01 01 15 01 02 15 01 03 15 01 04	0,5 t/an	-	-
Hartie si deseuri specifice activitatii de birou	0,2 t/an	S	20 01 01	0,2 t/an	-	-
Ambalaje cu continut de substante periculoase	0,15 t/an	S	15 01 10*	-	0,15t/an	-
Materiale absorbante contaminate cu ulei (inclusiv filtre)	0,1 t/an	S	15 02 02*	-	0,1 t/an	-
Uleiuri uzate provenite de la utilajele de constructie	4,0 t/an	L	13 01 13* 13 02 07* 13 02 08*	4,0 t/an	-	-
Deseurile de materiale de constructie	100 m ³ /an	S	17 01 07	100 m ³ /an	-	-
Deseuri de lemn	10 m ³ /an	S	17 02 01	10 m ³ /an	-	-
Deseuri de la sudura	0,20 t/an	S	12 01 13	-	0,20 t/an	-
Deseuri de la vopsea cu continut de solventi organici sau ale substante periculoase	0,01 t/an	S	08 01 11*	-	0,01 t/an	-
Asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	0,5 t/an	S	17 03 02	0,5 t/an	-	-
Anvelope scoase din uz	120 buc/an	S	16 01 03	120 buc/an	-	-
Pamant si pietre	-	S	17 05 04	140.676,02 m ³	-	-
Acumulatori uzati	50 buc/an	S	16 06 01*	50 buc/an	-	-
Etapa de operare						
Deseuri municipale amestecate	10 t/an	S	20 01 01 20 01 02 20 01 39	-	10 t/an	-



			20 03 01			
Deseuri de ambalaje (hartie si carton, materiale plastice, lemn, metalice)	2,0 t/an	S	15 01 01 15 01 02 15 01 03 15 01 04	2,0 t/an	-	-
Amestecuri metalice	1,0 t/an	S	17 04 07	1,0 t/an	-	-
Materiale plastice	2,0 t/an	S	17 02 03	2,0 t/an	-	-
Deseuri de lemn	0,5 m ³ /an	S	17 02 01	0,5 m ³ /an	-	-
Namoluri de la epurarea apelor uzate menajere	5 m ³ /an	SS	19 08 05	-	5 m ³ /an	-
Namoluri de la preepurarea apelor pluviale potential contaminate cu hidrocarburi	50 m ³ /an	SS	19 08 10*	-	50 m ³ /an	-
Hartie si deseuri specifice activitatii de birou	0,10 t/an	S	20 01 01	0,10 t/an	-	-
Anvelope scoase din uz	15 buc/an	S	16 01 03	15 buc / an	-	-
Ambalaje de materiale plastice	0,04 t / an	S	15 01 02	0,04 t / an	-	-
Ambalaje de lemn	0,02 t / an	S	15 01 03	0,02 t / an	-	-
Etapa de dezafectare						
Deseuri menajere	15 t/an	S	20 01 01 20 01 02 20 01 39 20 03 01 20 01 08	-	15t/an	-
Beton si material granular	283.264,64 m ³	S	17 01 01	283.264, 64 m ³	-	-
Asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	114.621,26 t	S	17 03 02	114.621, 26 t	-	-
Fier si otel	40 000 t	S	17 04 05	40 000 t	-	-
Plastic	2 t	S	20 01 39	2t	-	-
Sticla	0,05 t	S	17 02 02	0,05 t	-	-
Deseuri de lemn	3 m ³ /an	S	17 02 01	3m ³ /an	-	-

Modificările aduse proiectului nu vor genera noi tipuri de deșeuri față de cele menționate în documentația pe baza căreia a fost obținut acordul de mediu nr. 4 /



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03

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

01.04.2013.

➤ **poluarea și alte efecte negative:**

Modificările aduse proiectului nu vor conduce la apariția unor surse suplimentare de poluare. Nu sunt necesare măsuri suplimentare în ceea ce privește reducerea emisiilor de poluanți în atmosferă comparativ cu cele menționate în acordul de mediu nr. 4/01.04.2013.

Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche, biodiversitate

Modificările aduse proiectului nu vor conduce la apariția unor surse suplimentare de poluare. Nu sunt necesare măsuri suplimentare în ceea ce privește reducerea surselor de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche, biodiversitate comparativ cu cele menționate în acordul de mediu nr. 4/01.04.2013.

Surse de zgomot și de vibrații

Modificările aduse proiectului nu vor conduce la apariția unor surse suplimentare de zgomot și vibrații. Nu sunt necesare măsuri suplimentare în ceea ce privește reducerea surselor de zgomot și vibrații comparativ cu cele menționate în acordul de mediu nr. 4/01.04.2013.

➤ **riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice**

Modificările aduse proiectului sunt punctuale și nu vor genera riscuri suplimentare. Modificările vor fi realizate în zone care au fost evaluate la data elaborării documentației de mediu care a stat la baza obținerii acordului de mediu nr. 4 / 01.04.2013.

➤ **riscurile pentru sănătatea umană – de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice**

Modificările aduse proiectului nu vor genera noi surse de poluare. Principalele surse de impact asupra așezărilor umane, determinate de lucrările desfășurate sunt:

- generarea de emisii și praf în timpul execuției lucrărilor și a circulației utilajelor și mijloacelor de transport;
- scurgeri accidentale de poluanți în apa de suprafață;
- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor executate și a lucrărilor specifice organizărilor de șantier;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor.

Pentru a se evita producerea unor poluări accidentale, materialele de construcții nu se vor depozita pe malurile apelor, iar utilajele, echipamentele și mijloacele de transport folosite vor avea inspecția tehnică la zi. Calitatea apei de suprafață se va monitoriza în timpul perioadei de construcție pentru a determina eventuale contaminări ale acesteia și a putea interveni rapid în caz de scurgeri accidentale de poluanți. Cantitățile de poluanți care pot ajunge în mod obișnuit în perioada de execuție în apa de suprafață nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosințele de apă. Numai prin deversarea accidentală a unor cantități semnificative de combustibili, uleiuri sau materiale de construcții s-ar putea produce daune mediului



acvatic.

Realizarea proiectului va avea un impact temporar de scurta durata asupra sanatatii umane prin cresterea nivelului de zgomot și a concentrației de pulberi sedimentabile, pulberi in suspensie, metale grele, COV rezultate din traficul din zona și șantier.

În perioada de execuție a lucrărilor drumului expres Brăila – Galați nu se vor înregistra depășiri ale concentrațiilor maxim admise de poluanți în atmosferă în condițiile respectării stricte a măsurilor propuse.

În perioada executiei lucrarilor de construcție (inclusiv a celor de defrișare) necesare pentru realizarea drumului expres Brăila – Galați poate fi înregistrat impact negativ asupra mediului, dar acesta este nesemnificativ. Cel mai probabil este impactul generat de zgomot, emisiile de pulberi în suspensie și schimbarea folosintei terenului pe care se va realiza proiectul propus. În perioada de operare, impactul asupra mediului va fi în general pozitiv, mai ales asupra mediului socio-economic prin reducerea timpului de tranzit și a numărului de accidente.

Emisiile în atmosferă ca urmare a traficului rutier după terminarea lucrărilor de execuție nu vor genera riscuri pentru sănătatea umană. Prin respectarea tehnologiei de construire și de exploatare, precum și prin aplicarea măsurilor pentru protecția așezărilor umane nu vor rezulta riscuri pentru sănătatea umană.

Modificările aduse proiectului sunt punctuale, vor fi realizate în zonele care au fost evaluate pentru realizarea studiilor de mediu și nu vor genera impact suplimentar fata de cel evaluat in documentatiile de mediu pe baza carora a fost obtinut acordul de mediu nr. 4/01.04.2013.

2. Amplasarea proiectului

Drumul expres Brăila Galați va fi realizat pe teritoriul administrativ al unităților administrativ teritoriale Vădeni din județul Brăila și Galați din județul Galați.

Proiectul Drum expres Brăila – Galați va fi realizat integral în afara ariilor naturale protejate.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Modificările apărute nu generează un impact suplimentar față de cel evaluat anterior emiterii Acordului de mediu nr. 4/01.04.2013.

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

În perioada de realizare a proiectului, impactul se manifestă local, în special în zona fronturilor de lucru, a organizărilor de șantier/ bazelor de producție și a drumurilor de acces la acestea.

b) natura impactului

Impactul generat de lucrările propuse (inclusiv de modificările aduse proiectului) are caracter nesemnificativ și se manifestă temporar în perioada de execuție.

c) natura transfrontalieră a impactului



Având în vedere distanța față de granițele țării (amplasamentul proiectului nu a fost modificat ca urmare a modificărilor aduse proiectului), precum și natura lucrărilor propuse se consideră că proiectul nu are un impact transfrontalier.

d) intensitatea și complexitatea impactului

Impactul negativ generat în perioada execuției lucrărilor de construcție (inclusiv a celor de defrișare) va avea o magnitudine foarte redusă, care se va manifesta în general în zona în care se vor executa lucrări și până la 100 m de limita amplasamentului în cazul aerului.

e) probabilitatea impactului

Nu sunt modificări semnificative ale datelor care au stat la baza obținerii acordului de mediu nr. 4 / 01.04.2013.

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

Impactul generat de realizarea lucrărilor de construcție (inclusiv a celor de defrișare) este de scurtă durată, se manifestă doar pe durata execuției lucrărilor. Ocuparea unor suprafețe de teren suplimentare nu va avea impact semnificativ, deoarece pe aceste suprafețe nu există habitate protejate sau zone de reproducere (inclusiv în zonele de pădure care vor fi defrișate pentru realizarea proiectului). Pentru perioada de exploatare impactul va fi pozitiv și continuu.

La finalizarea proiectului nu va exista impact rezidual, cu excepția ocupării permanente a unor suprafețe de teren, deoarece atât în acordul de mediu nr. 4 / 01.04.2013, cât și în cadrul acestui memoriu au fost propuse măsuri pentru reducerea / eliminarea potențialelor efecte negative pe care proiectul le are asupra mediului, adaptate pentru protecția fiecărui factor de mediu în parte.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului

Modificările aduse proiectului nu necesită măsuri suplimentare de prevenire/reducere/ameliorare a impactului asupra factorilor de mediu față de cele prevăzute în documentația care a stat la baza obținerii acordului de mediu.

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

Modificările aduse proiectului:

- vor fi realizate integral în afara ariilor naturale protejate de interes comunitar, respectiv la aproximativ 2,8 km de ariile naturale protejate de interes comunitar ROSAC0162 Lunca Siretului Inferior și ROSPA0071 Lunca Siretului Inferior;
- nu vor afecta starea de conservare a speciilor și habitatelor de interes comunitar;
- nu vor conduce la fragmentarea și nici la întreruperea conectivității speciilor și habitatelor de interes comunitar;
- nu vor fi afectate habitatele de reproducere și de odihnă;
- amplasamentul proiectului nu este străbătut de nicio rută de migrație, astfel nu vor fi deviate rutele de migrație;
- nu vor conduce la modificări semnificative în densitatea populațiilor (nr. indivizi / suprafață);
- nu vor fi înregistrate pierderi de habitate de interes conservativ deoarece lucrările vor



fi realizate la aproximativ 2.800 m de limita ariilor naturale protejate.

Modificările aduse proiectului "*Drum expres Brăila – Galați*" nu vor contribui la afectarea obiectivelor specifice de conservare ale ariilor naturale protejate de interes comunitar existente în vecinătatea proiectului și nu va afecta acestora.

Modificările aduse proiectului nu vor genera noi surse de poluare a biodiversității, prin urmare nu sunt necesare noi măsuri pentru protecția biodiversității față de cele prevăzute în Acordul de mediu nr. 4 / 01.04.2013 și Anexa din data de 14.02.2022.

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

Prin adresa nr.13687/ET din 29.06.2022, Administrația Națională Apele Române decide că *NU este necesară SEICA*.

Administrația Națională "Apele Române" a emis pentru proiect următoarele avize:

- aviz de gospodărire a apelor nr. 41/martie 2009;
- aviz de gospodărire a apelor nr. 10/februarie 2013;
- aviz de gospodărire a apelor nr.9/27.04.2022

Condițiile de realizare pentru evitarea sau prevenirea eventualelor efecte negative semnificative asupra mediului:

- ✓ organizările de șantier se vor amplasa în locațiile prevăzute în documentație;
- ✓ mentenanța corespunzătoare a utilajelor și echipamentelor de lucru;
- ✓ alimentarea echipamentelor de transport se va realiza la stațiile de combustibil din zonă;
- ✓ vor fi încheiate contracte cu operatorii de salubritate, respectiv cu operatorii depozitelor de deșeuri autorizate în vederea valorificării/eliminării acestora;
- ✓ deșeurile vor fi valorificate/eliminate prin predarea lor către un operator specializat pentru colectarea/reciclarea/reutilizarea lor, respectând prevederile O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor;
- ✓ la finalizarea lucrărilor de execuție a proiectului vor fi realizate lucrările necesare pentru refacerea zonelor deteriorate și redarea funcționalității inițiale a suprafețelor afectate sau ocupate temporar;
- ✓ semnalizarea zonelor de lucru va fi riguros organizată;
- ✓ interzicerea utilizării de substanțe chimice, erbicide pentru îndepărtarea vegetației;
- ✓ în cazul producerii unei poluări accidentale în timpul realizării investiției, întreaga răspundere din punct de vedere al depoluării zonei și suportării eventualelor costuri revine titularului de proiect.
- ✓ va fi respectată legislația privind protecția mediului în vigoare și toate condițiile impuse prin avizele/acordurile/punctele de vedere emise de alte autorități;
- ✓ executarea lucrărilor propuse se face cu respectarea documentației tehnice depuse, a normativelor și prescripțiilor tehnice specifice;
- ✓ se vor respecta condițiile referitoare la executarea lucrărilor, pentru realizarea proiectului în condiții de siguranță și cu impact minim posibil pe fiecare factor de mediu;



- ✓ titularul proiectului are obligația de a menține și de a nu periclita starea de conservare favorabilă a speciilor și habitatelor naturale, precum și de a asigura integritatea Rețelei Ecologice Europene Natura 2000/ariilor naturale protejate. Nu se vor efectua lucrări, pe suprafața ariei naturale protejate care ar putea avea un potențial impact negativ semnificativ asupra acesteia;
- ✓ se va face o planificare atentă a lucrărilor pentru stabilirea unor perioade specifice de timp respectând perioadele sensibile, în special pentru speciile de păsări;
- ✓ se va evita producerea de efecte distrugătoare în perioada de cuibărit, în cazul în care vor fi identificate zone în care sunt prezente specii de păsări cuibăritoare în apropierea frontului de lucru;
- ✓ solul decopertat și excavat trebuie să fie depozitat în imediata vecinătate a amplasamentului și pe cât posibil în interiorul acestuia astfel încât să fie redus riscul de colonizare cu specii ruderales și/ sau alohtone invazive;
- ✓ vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică în cazul în care se constată o degradare a terenului;
- ✓ mijloacele de transport grele vor evita pe cât posibil localitățile și utilizarea drumurilor neadecvate gabaritului acestora;
- ✓ se vor folosi utilaje tehnologice și mijloace de transport performante, cu inspecții tehnice periodice efectuate;
- ✓ se interzice spălarea mașinilor sau utilajelor în apele de suprafață;
- ✓ schimbarea uleiului, acumulatorilor, anvelopelor și celelalte activități de întreținere a mijloacelor de transport va fi făcută în ateliere specializate/autorizate;
- ✓ se interzice poluarea solului cu carburanți, uleiuri rezultate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare a utilajelor și mijloacelor de transport sau datorită funcționării necorespunzătoare a acestora;
- ✓ se va evita poluarea cu praf și pulberi, prin utilizarea mijloacelor de transport închise/acoperite și umectarea suprafețelor generatoare de praf;
- ✓ se vor respecta normele de securitate și sănătate în muncă;
- ✓ în caz de poluări accidentale, titularul va acționa imediat pentru a controla, izola, elimina substanțele poluante și va informa autoritățile de mediu;
- ✓ depozitarea provizorie a materialelor se va realiza pe suprafețe cât mai restrânse;
- ✓ se va evita degradarea materialelor, prin acoperire sau depozitare adecvată;
- ✓ deșeurile menajere, generate de personalul de execuție a lucrărilor, vor fi colectate selectiv și controlat în zonele desemnate ca spații de lucru, depozitate temporar și vor fi eliminate/ valorificate prin agenți economici autorizați;
- ✓ deșeurile rezultate din perioada de execuție, stocate temporar, vor fi sortate și apoi predate operatorilor economici autorizați în vederea reciclării/ valorificării, iar deșeurile care nu pot fi valorificate vor fi eliminate în depozitele de deșuri autorizate;
- ✓ deșeurile inerte rezultate vor fi stocate temporar în spații special amenajate și apoi predate operatorilor economici autorizați;
- ✓ transportul/manipularea deșeurilor și a substanțelor utilizate se va face de așa manieră, încât să nu se producă poluarea aerului, solului, apelor de suprafață și subterane, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;



- ✓ deșeurile nu se vor abandona sau depozita în locuri neautorizate;
- ✓ deșeurile vor fi eliminate/valorificate/reciclate pe măsura generării lor, cu respectarea prevederilor:
 - O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor;
 - HG nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
 - HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, cu modificările și completările ulterioare;
- ✓ se vor întreține corespunzător utilajele și echipamentele pentru a evita zgomotele cauzate de utilaje defecte;
- ✓ se vor lua toate măsurile de protecție pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor la sursă și pentru ecranarea cât mai eficientă a surselor, pe toată durata executării lucrărilor.
- ✓ lucrările să fie supravegheate cu atenție și să fie executate cu un minim de intervenții, astfel încât efectele asupra biodiversității să fie nesemnificative;
- ✓ materialele utilizate pentru realizarea lucrărilor proiectate, vor fi stocate ordonat, numai pe amplasamentul organizării de santier, localizate spațial în afara ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- ✓ se vor amplasa panouri/indicatoare de avertizare cu referire la prezența speciilor de animale sălbatice din zonă, în scopul reducerii vitezei și atenționării șoferilor;
- ✓ la finalizarea lucrărilor de execuție a proiectului vor fi realizate lucrările necesare pentru refacerea zonelor deteriorate și redarea funcționalității inițiale a suprafețelor afectate sau ocupate temporar;
- ✓ în cazul producerii accidentale a unui prejudiciu ce afectează speciile și habitatele pentru care a fost desemnată aria naturală protejată, se va anunța în cel mai scurt timp administratorul ariei naturale protejate și Agenția pentru Protecția Mediului și GNM – Comisariatul din județul respectiv, în vederea stabilirii măsurilor de remediere ce vor fi puse în aplicare de cel care a produs prejudiciul;
- ✓ titularul de proiect este obligat să comunice antreprenorului/antreprenorilor condițiile de implementare a proiectului și să pună la dispoziția acestora toată documentația care a stat la baza emiterii prezentului act de reglementare;
- ✓ responsabilitatea implementării măsurilor și condițiilor din documentația care a stat la baza emiterii prezentului act de reglementare revine titularului de proiect.
- ✓ Se vor respecta prevederile avizului ANANP nr. 102/13.07.2022.

Titularul proiectului este responsabil să asigure implementarea tuturor măsurilor și condițiilor din prezentul act de reglementare prin specialiști pe domeniul protecției mediului.

Prezentul act nu exonerează de răspundere titularul, proiectantul și/sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploatarea acestora.

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.

Nerespectarea prevederilor prezentului act de reglementare se sancționează



conform prevederilor legale în vigoare.

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.

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.

Până la adoptarea prezentei decizii, nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat/potențial afectat.

Prezenta decizie conține 28 (douazeci și opt) pagini și a fost întocmită în 3 exemplare.

Cu stimă,

PREȘEDINTE
Lóránd-Árpád FÜLÖP

Director DCPR
Octavian PĂTRAȘCU

Director DCNB
Mirela PANTILIE

Șef Serviciu SAEI
Ciprian - Cătălin ȘOAVĂ

Șef Serviciu SPN
Cristiana IORGULESCU

Întocmit: Liliana PĂTRU - SAEI
Iuliana PETRE - SAEI
Andreea Petria - SPN
Georgiana Pîrlac-SPN

