**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
Nr. din .11.2016**

    Ca urmare a solicitarii de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDEŢEAN SUCEAVA** cu sediul în mun. Suceava, str. Ştefan cel Mare, nr. 36, jud. Suceava, înregistrată la Agenţia pentru Protecţia Mediului Suceava cu nr. 7905 din 16.08.2016, în baza Hotărârii Guvernului [nr. 445/2009](http://www.legestart.ro/Hotararea-445-2009-evaluarea-impactului-anumitor-proiecte-publice-private-asupra-mediului-%28MzM1MjEy%29.htm) privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului [nr. 57/2007](http://www.legestart.ro/Ordonanta-de-urgenta-57-2007-regimul-ariilor-naturale-protejate-conservarea-habitatelor-naturale-florei-faunei-salbatice-%28MjU0NTQ5%29.htm) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare,

    Agenţia pentru Protecţia Mediului Suceava **decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 30.09.2016, că proiectul **Regiunea Nord-Est – Axa Rutieră Strategică 1: Iaşi-Suceava,** nu se supune evaluării impactului asupra mediului şi nu se supune evaluării adecvate.

  Justificarea prezentei decizii:

 **I.**Motivele care au stat la baza luării deciziei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

 **1.Caracteristicile proiectului**

 **a)** proiectul se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa 2, pct. 10, lit.e şi pct. 13, lit. a;

 **b)** mărimea proiectului- se propune realizarea următoarelor :

* În cadrul Proiectul "Regiunea Nord - Est - Axa rutiera strategica 1: Iasi - Suceava", sunt incluse urmatoarele drumuri de pe teritoriul judeţului Suceava:

 - DJ 209D: Liteni - Stroeşti – Costâna – Dărmăneşti, km (0+000 – 21+527) se desfăşoară pe 4 UAT-uri respectiv Moara , Stroieşti , Todireşti şi Dărmăneşti;

 - DJ 209C: Suceava – Frumoasa – Liteni, Km (0+870 – 1+139), km (1+517 – 9+330) se desfăşoară pe 3 UAT-uri respectiv Suceava , Şcheia si Moara ;

 - DJ 208 A: Suceava - Ipoteşti – Bosanci – Udeşti – Liteni – Dolhasca, Km (1+564 –

40+976) se desfăşoară pe 6 UAT-uri respectiv Suceava , Liteni , Dolhasca , Ipoteşti , Bosanci şi Udeşti;

* DJ 208: Limita judeţ Iaşi – Budeşti – Dolhasca, km (48+960 – 55+784) se desfăşoară pe 1 UAT şi anume Dohasca ;

**TOTAL: Km de drum ce urmează a fi modernizaţi şi reabilitaţi pe raza CJ Suceava = 75,845km.**

* Toate cele 4 drumuri judeţene de pe teritoriul Judeţului Suceava, menţionate mai sus , reprezintă imobile aparţinând domeniului public al Judeţului Suceava, cu folosinţa actuală Căi de Comunicaţie – Drumuri Judeţene. Terenurile pe care urmează a se executa lucrările de modernizare şi reabilitare aparţin Judeţului Suceava prin Consiliul Judeţean Suceava şi fac parte din suprafaţa arondată pentru traseele drumurilor publice - judeţene existente.
* Soluţiile tehnice propuse prin proiect:
* In secţiune transversală, drumul va prezenta un profil cu două benzi de circulaţie (2x3,00) m, rezultând o parte carosabilă cu lăţimea de 6.00 m. Acostamentele vor avea lăţimea de 1,00 m, lăţimea totală a platformei rezultând de 8.00 m. În cadrul acostamentelor se vor executa benzi de încadrare cu lăţimea de 0,25 m, având aceeaşi structura rutieră ca şi a părţii carosabile. Partea carosabilă va avea formă de „acoperiş” şi va avea pante de 2,5 %. Acostamentele vor avea pante de 4%.

*Sectoare de drum cu imbracaminti asfaltice care necesita ranforsare*

* se vor executa ranforsări ale structurii rutiere cu două straturi din mixturi bituminoase, sau se va face reciclarea in situ, la cald/rece a structurii rutiere suple existente cu adaos de lianţi hidraulici/bituminoşi cu/fără adaos de agregate naturale, după care se aplică o îmbrăcăminte asfaltică în minim două straturi ;

*Sectoare de drum cu imbracaminti cu dale de beton care necesita ranforsare*

* repararea degradărilor suprafeţei de rulare şi aducerea la profil cu mixtură asfaltică tip BADPC 20, aplicarea unui geocompozit pentru întârzierea transmiterii fisurilor la suprafaţa de rulare şi două straturi de îmbrăcăminte.

*Sectoare de drum pietruite (la care se pastreaza zestrea existenta)*

* pentru tronsoanele de drum care se vor reconstrui, în special pe tronsoanele cu degradări structurale majore sau sectoare pietruite, structura rutieră va avea următoarea structură:
* stratul de uzură din BA 16 / BAR 16 în grosime de 4 cm;
* stratul de legătură din BADPC20 în grosime de min. 5 cm
* stratul de bază din mixtură ABPC31,5 cu o grosime minimă de 8 cm;
* strat superior de fundaţie din piatră spartă 15 cm;
* strat inferior de fundaţie din balast 30 cm;
* zestre din pietruirea existentă minim 10 cm.

*Sectoare de drum pietruite a carei structura se reconstruieste*

* pentru tronsoanele de drum care se vor reconstrui, vom avea următoarea structură:
* stratul de uzură din BA 16 / BAR 16 în grosime de 4 cm;
* stratul de legătură din BADPC20 în grosime de min. 5 cm
* stratul de bază din mixtură ABPC31,5 cu o grosime minimă de 8 cm;
* strat superior de fundaţie din piatră spartă 15 cm;
* strat inferior de fundaţie din balast 30 cm;
* strat de formă din pământ stabilizat cu liant hidraulic minim 10 cm.

*Structura rutieră în casetă de lărgire a lăţimii părţii carosabile/platforma drumului şi pentru consolidarea acostamentelor*

* pentru tronsoanele de drum care se vor largi cu casetă, respectiv în zona acostametelor consolidate, vom avea urmatoarea structură:
* strat de formă din pământ tratat cu lianţi hidraulici rutieri min 10 cm
* strat inferior de fundaţie din balast min 25 cm
* strat superior de fundaţie din piatră spartă min 15 cm
* strat de bază din mixtură bituminoasă tip ABPC31,5 min 8 cm

Aceste trei straturi vor fi realizate până la nivelul superior al structurii actuale. Deasupra rostului dintre casetă şi suprafaţa structurii rutiere existente, se va prevedea un material geosintetic pentru întârzierea transmiterii fisurilor pe lăţimea de 1,0 m şi îmbrăcăminte asfaltică în două straturi (BADPC 20 min 5cm si BA 16/BAR 16 min 4 cm).

* Acostamentele se vor realiza astfel :
* în extravilan din piatră spartă împănată min 10cm ;
* în intravilan prin impermeabilizare cu realizarea structurii rutiere proiectate pe toată lăţimea platformei, având acceaşi structură rutieră ca a părţii carosabile ;
* pe tronsoanele cu declivităţi accentuate, care necesită execuţia de şanţuri pereate, acostamentele se vor consolida cu beton de ciment C30/37, min. 10 cm, pe strat de nisip de 5 cm.

***Podeţe***

De-a lungul traseului drumului, există un număr de podeţe, cu deschideri cuprinse între 0,5 m şi 4,5 m, astfel :

* DJ 208 : 8 bucăţi ;
* DJ 208 A : 67 bucăţi ;
* DJ 209 C : 6 bucăţi ;
* DJ 209 D : 35 bucăţi ;

Se vor înlocui podeţele tubulare, casetate sau dalate cu lumina mai mică de 1,0 m, precum şi cele cu structuri foarte degradate, cu podeţe a căror lumină va fi min 2,0 m, pentru siguranţă în exploatare şi o întreţinere mai facilă.

Toate celelalte podeţe se vor repara prin intervenţii la timpane şi corecţii de albii.

La podeţele noi sau cele existente, se vor executa, dacă configuraţia terenului o permite, camere de cădere/liniştire precum şi amenajări aval la descărcarea apelor colectate prin podeţ.

***Consolidări***

Lucrările de consolidare existente, tip ziduri de sprijin de greutate, vor suferi un complex de reparaţii, prin subzidire, căptuşire, refacere drenuri şi şanţuri de gardă etc. Tronsoanele a căror stabilitate la răsturnare este compromisă, iar degradările structurii de retenţie sunt majore, vor fi înlocuite.

***Scurgerea apelor meteorice***

Pentru colectarea si evacuarea apelor meteorice se vor adopta urmatoarele solutii:

* Pentru colectarea apelor de suprafaţă din zona drumului se vor executa rigole sau şanţuri protejate cu beton de ciment ;
* În zonele cu declivităţi mai mari de 4% sau mai mici de 0,25%, şanţurile şi rigolele se vor proteja cu un pereu din beton de clasă min C20/25 în grosime min de 10 cm ;

***Poduri***

Se are în vedere reabilitarea / consolidarea următoarelor poduri:

* DJ 208 :
	+ km 53+210, pod trei deschideri peste Siret;
* DJ208 A :
	+ km 8+980 pod o deschidere peste torentul ”Valea Lungă”;
	+ Km 11+690, pod o deschidere peste torentul ”Valea Sărăcuţa”;
	+ Km 24+370, pod o deschidere peste pârâul ”Lutul”;
	+ km 26+950, pod o deschidere peste pârâul ”Budăilor”;
	+ km 31+890, pod o deschidere peste pârâul „Şomuzul Mic”
* DJ209 C :
	+ km 5+020, pod o singură deschidere peste pârâul „Frumoasa" ;
	+ Km 8+990, pod o deschidere peste pârâul „Priposina” ;
* DJ209 D :
	+ km 2+510, pod o deschidere peste pârâul ”Humaria” ;
	+ Km 11+410, pod o deschidere peste pârâul „Ilişeşti” ;
	+ km 18+860 – pod cu 6 deschideri peste râul Suceava.

***Intersecţii***

În cadrul traseului studiat, există un număr mare de intersecţii cu drumuri de interes naţional, local şi uliţe în interiorul localităţilor, căi ferate. În cadrul proiectului se prevede amenajarea drumurilor laterale pe o lungime de 25,00 m, din care 10,00 m cu îmbrăcăminte asfaltică şi 15,00 m pietruire.

Acestea au fost împărţite în 3 categorii şi anume : drumuri clasificate, neclasificate şi CF.

***Drumuri clasificate***

**DJ 208 :**

* + Intersectie cu DJ 208I, km 52+380 ;
	+ Intersectie cu DJ 208A, km 55+784 ;

**DJ 208A :**

* + Intersectie cu DC 70, km 3+260;
	+ Intersectie cu DC 70, km 3+330;
	+ Intersectie cu DC 69, km 4+180;
	+ Intersectie cu DC 70A, km 7+400;
	+ Intersectie cu DC 68, km 10+970;
	+ Intersectie cu DC 68, km 12+320;
	+ Intersectie cu DC 1, km 16+460;
	+ Intersectie cu DJ 208B, km 16+600;
	+ Intersectie cu DC 67, km 19+630;
	+ Intersectie cu DC 2, km 22+850;
	+ Intersectie cu DC 89, km 22+070;
	+ Intersectie cu DJ 208C, km 27+730;
	+ Intersectie cu DC 4, km 28+260;
	+ Intersectie cu DJ 208C, km 28+260;
	+ Intersectie cu DJ 208S, km 40+110;
	+ Intersectie cu DJ 208, km 40+929 ;

**DJ 209C :**

* + Intersectie cu DC 71A, km 1+650;
	+ Intersectie cu DC 71, km 2+190 ;
	+ Intersectie cu DJ 209D, km 9+330 ;

**DJ 209D :**

* + Intersectie cu DN 2, km 21+860;
	+ Intersectie cu DC 38B, km 21+510;
	+ Intersectie cu DC 43L, km 18+210;
	+ Intersectie cu DJ 178A, km 17+530;
	+ Intersectie cu DJ 178A, km 17+150;
	+ Intersectie cu DC 43M, km 16+230;
	+ Intersectie cu DC 22, km 11+760;
	+ Intersectie cu DC 43M, km 9+560;
	+ Intersectie cu DN 17, km 8+320;
	+ Intersectie cu DC 72, km 6+780;
	+ Intersectie cu DC 24, km 3+440;
	+ Intersectie cu DJ 209C, km 0+000 ;

***Drumuri neclasificate***

Numărul drumurilor laterale ce vor fi amenajate în cadrul proiectului, defalcate pe UAT-uri, este următorul :

**DJ 209D**

* + UAT MOARA – 2 bucati ;
	+ UAT STROIESTI – 42 bucati ;
	+ UAT TODIRESTI – 27 bucati ;
	+ UAT DARMANESTI – 8 bucati ;

**DJ 209C**

* + UAT SUCEAVA – 1 bucati ;
	+ UAT SCHEIA – 11 bucati ;
	+ UAT MOARA – 19 bucati ;

**DJ 208A**

* + UAT SUCEAVA – 1 bucati ;
	+ UAT IPOTESTI – 20 bucati ;
	+ UAT BOSANCI – 34 bucati ;
	+ UAT UDESTI – 56 bucati ;
	+ UAT LITENI – 47 bucati ;
	+ UAT DOLHASACA – 12 bucati ;

**DJ 208**

* + UAT DOLHASACA – 31 bucati ;

Toate intersecţiile dintre DJ-urile cuprinse în proiect cu alte căi de comunicaţie vor fi amenajate conform legislaţiei aflate în vigoare.

Intersecţiile cu căi ferate

Poziţiile km ale intersecţiilor dintre DJ-urile cuprinse în proiect cu liniile de Căi Ferate, sunt după cum urmează:

* DJ 209D se intersectează cu linia CF 500 dublă electrificată Dorneşti – Suceava, în loc. Dărmăneşti, la km 457+782m;
* DJ 209D se intersectează cu linia CF 502 simplă electrificată Gura Humorului – Suceava, în loc. Stroieşti, la km 13+100m;
* DJ 208 A se intersectează cu linia CF 500 dublă electrificată Bucureşti – Suceava, în oraşul Dolhasca, la km 410+192m;
* DJ 208 A se intersectează cu linia CF 500 dublă electrificată Bucureşti – Suceava, în loc. Liteni, la km 415+577m;
* DJ 208 A se intersectează cu linia CF 500 dublă electrificată Bucureşti – Suceava, în loc. Liteni, la km 418+150m;

Siguranţa circulaţiei

Reglementarea circulaţiei va fi întocmită conform standardelor şi normativelor în vigoare, avându-se în vedere fluidizarea circulaţiei printr-o presemnalizare corespunzatoare, astfel:

* După finalizarea lucrărilor de modernizare a părţii carosabile, se va proceda la realizarea marcajului orizontal şi plantarea de indicatoare rutiere (semnalizare verticală), în concordanţă cu legislaţia în vigoare şi cu recomdările de la IPJ Suceava;
* Se vor amplasa parapeţi de protecţie pe zona exterioară acostamentului;

Capacităţi fizice

Lungime traseu 75845 m

Poduri 11 buc

Podeţe 116 buc

Viteza de proiectare 25-60 km/h

Lăţimea părţii carosabile 6 m

Lăţime acostamente 1 m

Suprafaţa de teren ocupată 885000 mp

**Lucrări necesare organizării de şantier**

Organizarea de şantier va cuprinde spaţii de cazare/birouri de tipul containerelor. În cadrul organizării de şantier vor fi amenajate grupuri sanitare care vor cuprinde toalete, duşuri, lavoare. Se vor amenaja spaţii de depozitare pentru materiale şi utilaje şi zone de parcare pentru utilaje şi echipamente.

În cadrul organizării de şantier se va organiza stocarea temporară şi colectarea deşeurilor în containere etanşe depozitate în locuri special amenajate.

Se va asigura organizarea funcţională a incintei organizării de şantier astfel încât desfăşurarea activităţii să se limiteze la spaţiile proiectate, în funcţie de specific (depozitare, spaţii manevră etc.).

Principalele lucrări necesare organizării de şantier sunt:

* amplasarea construcţiilor temporare modulare(containere) sau realizarea unor construcţii temporare de tipul magaziilor;
* crearea unui sistem adecvat de drenaj al apelor pluviale – rigole perimetrale impermeabilizate;
* impermeabilizarea unor suprafeţe fie prin betonare fie prin utilizarea unor material impermeabile de tipul foliei de polietilenă;
* lucrări pentru realizarea conectării la reţelele de utilităţi existente în zonă;

Pentru a asigura condiţii igienico-sanitare lucrătorilor la locul de muncă vor fi prevăzute grupuri sanitare cu fosă septică, care va fi golită periodic de către o societate autorizată;

Organizarea de şantier constituie atribuţia şi răspunderea Antreprenorului General ca amplasament, soluţii, dotări.

Se apreciază că numărul de utilaje ce va lucra în perioada de vârf pe şantier la construirea drumului va fi de: 30 Autocamioane, 6 Autobetoniere, 8 Excavatoare, 3 Repartitoare asfalt bituminos, 4 Macarale, 12 Buldo-excavatoare, 4 Autogredere , 6 Cilindri compactor şi 10 Autoturisme şi autoutilitare.

Realizarea organizării de şantier va fi făcută având în vedere reducerea, pe cât posibil, a zonei folosite pentru efectuarea lucrărilor de construcţie. Constructorul va avea responsabilitatea de a efectua lucrările în aşa fel încât să se minimizeze riscul de poluare a mediului şi de a implementa măsuri adecvate de control, după caz. Zona folosită ca organizare de şantier va fi refăcută după terminarea lucrărilor de construcţie chiar daca aceasta a fost amplasată şi a funcţionat într-o zonă cu caracter industrial.

*Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu în timpul organizării de şantier*

Sursele de poluanţi în timpul organizării de şantier sunt reprezentate de:

* circulaţia autovehiculelor si utilajelor;
* activităţile desfăşurate în cadrul organizării de şantier;
* apele meteorice cazute pe platformele de lucru ale organizării de şantier (inclusiv platforme baze de producţie – staţii de mixutiri asfaltice şi staţii de betoane);

În cazul în care nu există posibilitatea racordării grupurilor sanitare din cadrul organizării de şantier la o reţea de canalizare, se vor prevedea toalete ecologice sau fose septice pentru preluarea apelor uzate din cadrul amplasamentului. Se recomandă de asemenea prevederea unui sistem de tipul rigolelor perimetrale pentru colectarea pierderilor lichide şi al apelor pluviale care se scurg din spaţiile de preparare a betonului şi asfaltului şi evacuarea într-un decantor pentru depunerea suspensiilor; Dacă aceasta nu există, platforma organizării de şantier (inclusiv a bazelor de producţie) trebuie proiectată astfel încât apa meteorică să fie colectată printr-un sistem de şanţuri sau rigole pereate, unde să se poată produce o sedimentare înainte de descărcare, sau pot fi prevăzute guri de scugere, de unde apa va fi evacuată în reţeaua de canalizare sau va fi introdusă în decantoarele prevăzute pentru ape menajere.

*Dotări şi măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanţi în mediu*

În perioada de construcţie, se vor lua măsurile tehnico-organizatorice pentru eliminarea / diminuarea impactului organizărilor de şantier:

* depozitarea substanţelor periculoase se va realiza în conformitate cu prevederile legale în vigoare, în spaţii cu acces restricţionat, acoperite, pe o suprafaţă impermeabilă, prevăzută cu sistem de colectare a scurgerilor accidentale;
* interzicerea depozitării de materiale de construcţii direct pe sol, fără impermeabilizări prealabile;
* verificări periodice ale utilajelor şi mijloacelor de transport în ceea ce priveşte nivelul de emisii în gazele de eşapament. Acestea vor fi puse în funcţiune numai după remedierea eventualelor defecţiuni;
* controlul transportului de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu;
* se vor utiliza pe cat posibil echipamente cu un nivel redus de zgomot.
* curăţarea săptămânală a fronturilor de lucru, cu eliminarea corespunzatoare a deşeurilor.

 După finalizarea lucrărilor de construcţie, pentru dezafectarea organizării de şantier se va proceda la:

* Retragerea utilajelor grele din perimetrul organizării de şantier;
* Debranşarea de la utilităţi (alimentare cu apă, energie electrică);
* Încărcarea modulelor container, anexelor, dotărilor diverse în mijloace de transport şi transportul acestora la bazele constructorului;
* Scoaterea impermeabilizărilor, dacă acestea s-au folosit, acoperirea cu pământ vegetal şi plantarea de vegetaţie dacă organizarea de şantier a fost amplasată pe un teren fără platformă betonată existentă;
* Zonele ocupate temporar de proiect vor fi curăţate şi nivelate, iar terenul readus la starea iniţială.

**c)** cumularea cu alte proiecte- nu este cazul.

**d)** utilizarea resurselor naturale- pentru realizarea proiectului se vor utiliza agregate minerale(nisip, pietriş, piatra spartă), resurse care pot fi exploatate din zona relativ apropiată amplasamentului propus.

**e)** producţia de deşeuri- Principalele tipuri de deşeuri care se vor genera în ***perioada de construcţie***sunt:

DEŞEURI ULEIOASE ŞI DEŞEURI DE COMBUSTIBILI LICHIZI

uleiuri de motor 13 02 05

DEŞEURI DE AMBALAJE

ambalaje de hârtie si carton 15 01 01

ambalaje de material plastic 15 01 02

ambalaje de lemn 15 01 03

ambalaje metalice 15 01 04

DEŞEURI NESPECIFICATE IN ALTĂ PARTE

anvelope uzate 16 01 03

filtre ulei 16 01 07

acumulatori uzaţi 16 06 01

DEŞEURI DIN CONSTRUCŢII ŞI DEMOLĂRI

resturi de beton 17 01 01

lemn 17 02 01

deşeuri metalice 17 04 07

pământ şi pietre 17 05 04

DESEURI MENAJERE

deşeuri de hârtie şi carton 20 01 01

deşeuri biodegradabile 20 01 08

**Modul de gospodărire a deşeurilor**

- deşeuri menajere sau asimilabile: în interiorul incintei se vor organiza puncte de colectare prevăzute cu containere de tip pubelă. Periodic, acestea vor fi eliminate prin intermediul firmelor specializate şi abilitate ;

- deşeuri metalice se vor colecta temporar în incintă, pe platforme special amenajate. Vor fi valorificate în mod obligatoriu prin unităţi specializate;

- deşeuri materiale de construcţii: din punct de vedere al potenţialului contaminant, aceste deşeuri nu ridică probleme deosebite (fiind vorba în special de resturi de beton, posibil mixturi asfaltice). În ceea ce priveşte valorificarea şi eliminarea lor se pot propune mai multe metode: valorificarea locală în pavimentul drumului, depunerea în gropile de împrumut ajunse la cota finală de exploatare, utilizarea ca material inert în cadrul depozitelor de deseuri din zona;

- hârtia, cartonul, lemnul şi plasticul vor fi colectate şi depozitate separat de celelalte deşeuri, în vederea valorificarii;

- anvelope uzate: se vor depozita pe platforme special amenajate în vederea valorificării;

- acumulatori uzaţi, filtre ulei, uleiuri de motor, deşeuri de vopsele: deşeuri cu potenţial periculos atât asupra mediului înconjurător, cât şi a manipulanţilor, vor fi stocate si depozitate corespunzător în vederea valorificării. Se va păstra o evidenţă strictă şi vor fi predate unităţilor de recuperare specializate.

 **f)** emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort- în aer- generarea de emisii de praf, noxe din gazele de eşapament ale mijloacelor de transport şi utilaje; în ape- prin perturbarea scurgerii naturale a apelor în zonele lucrărilor de la poduri şi prin mărirea turbidităţii în cursurile de apă din zonă; zgomot în perioada de execuţie generat de mijloacele de transport şi utilaje şi în perioada de exploatare zgomotul generat de traficul rutier;

**g)**-riscul de accident, tinându-se seama în special de substanţele şi tehnologiile utilizate- nu este cazul.

**2. Localizarea proiectului -**pe teritoriul a 11 unităţi administrativ teritoriale: com. Dărmăneşti, com. Todireşti, com. Stroieşti, com. Moara, com. Şcheia, mun. Suceava, com. Ipoteşti, com. Bosanci, com. Udeşti, com. Liteni, oraş Dolhasca.

**a)** utilizarea existentă a terenului- drumuri judeţene.

**b)** relativa abundenţă a resurselor naturale din zonă, calitatea şi capacitatea regenerativă a acestora:

- în zona de implementare a proiectului se găsesc resurse naturale( păduri, păşuni, ape) cu o calitate foarte bună şi care au capacitate de regenerare.

**c)** capacitatea de absorbţie a mediului cu atenţie deosebită pentru:

 - zone umede- nu este cazul;

 - zone costiere- nu este cazul;

 - zone montane şi cele împădurite- nu este cazul;

 - parcuri şi rezervaţii naturale- nu este cazul;

 - ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare, cum sunt: zone de protecţie a faunei piscicole, bazine piscicole naturale şi bazine piscicole amenajate etc.- nu este cazul;

 - zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional-Secţiunea III-zone protejate, zonele de protecţie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. 107/1996, cu modificările şi completările ulterioare şi HG nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică- nu este cazul;

 - ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislaţie au fost deja depăşite- nu este cazul;

 - ariile dens populate- nu este cazul pe traseul drumului;

 - peisajele cu semnificaţie istorică, culturală şi arheologică- nu este cazul;

**3. Caracteristica impactului potenţial**

**a)** extinderea impactului-aria geografică şi numărul persoanelor afectate- lucrările se vor desfăşura eşalonat, pe tronsoane, impactul fiind minim şi doar în zonele de lucru.

 **b)** natura transfrontieră a impactului- nu este cazul.

 **c)** mărimea şi complexitatea impactului- impactul se va manifesta doar în imediata vecinătate a zonelor de lucru.

**d)** probabilitatea impactului- impactul va fi redus deoarece lucrările se vor desfăşura doar pe drmurile existente, eşalonat, pe tronsoane de drum.

**e)** durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului- impactul generat de lucrările de construcţie se va extinde strict pe perioada de execuţie. Impactul va avea o frecvenţă variabilă, în funcţie de programul şi etapele de execuţie al lucrărilor.

**II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată**:

* Nu este cazul.

 **Condiţiile de realizare a proiectului**

1. Investiţia se va realiza cu respectarea documentaţiei tehnice depuse, a normativelor şi prescripţiilor tehnice specifice, a legislaţiei de mediu în vigoare şi a avizelor menţionate în Certificatele de Urbanism nr. 242/30.10.2015, nr. 243/30.10.2015, nr. 244/30.10.2015 eliberate de Consiliul Judeţean Suceava şi Certificatul de Urbanism nr. 177/20.10.2015 eliberat de Oraşul Dolhasca;
2. Conform art. 22, alin. 1 din HG nr. 445/2009, în situaţia în care, după emiterea acordului de mediu şi înaintea obţinerii aprobării de dezvoltare, proiectul a suferit modificări, titularul proiectului este obligat să notifice în scris autoritatea pentru protecţia mediului emitenţă asupra acestor modificări;
3. Se vor respecta cu stricteţe limitele şi suprafeţele destinate organizării de şantier, a modului de depozitare a materialelor de construcţie şi a rutelor alese pentru transport;
4. Se vor lua măsuri tehnice şi organizatorice pe toată perioada de desfăşurare a lucrărilor pentru a nu afecta siturile de importanţă comunitară(lucrările se vor restrânge la ampriza drumurilor şi/sau podurilor existente), factorii de mediu, sănătatea şi confortul populaţiei din zona respectivă;
5. Întreţinerea şi reparaţia utilajelor şi mijloacelor de transport folosite la lucrări se va face în unităţi specializate;
6. Se vor amenaja locuri de stocare, în condiţii de siguranţă pentru mediu şi sănătatea umană, a deşeurilor ce vor rezulta din executarea lucrărilor de construcţii-montaj şi se va asigura gestionarea corespunzătoare a acestora, în conformitate cu prevederile Legii 211/2011 privind regimul deşeurilor. Deşeurile reciclabile, colectate pe categorii conform prevederilor legale, se vor valorifica către firme specializate. Deşeurile menajere se vor colecta şi preda către operatorii locali de salubritate autorizaţi.
7. La finalizarea lucrărilor se vor îndepărta resturile de materiale şi se va reface cadrul natural afectat de execuţia lucrărilor; toate suprafeţele de teren afectate vor fi refăcute şi redate la folosinţa iniţială.

În timpul execuţiei lucrărilor se vor avea în vedere următoarele măsuri de protecţie a locuitorilor din apropierea lucrărilor de construcţie:

* se vor realiza lucrările eşalonat, pe baza graficului de lucrări, astfel încât să fie scurtată perioada de execuţie, pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
* se va respecta condiţia privind optimizarea traseelor utilajelor de construcţie şi mijloacelor de transport, astfel încât să se evite blocajele şi accidentele de circulaţie;
* se va asigura accesul populaţiei la proprietăţile acestora din vecinătatea zonelor de lucru;
* se va asigura funcţionarea la parametri optimi proiectaţi a utilajelor tehnologice şi mijloacelor de transport pentru reducerea noxelor şi zgomotului care ar putea afecta factorul uman;
* pentru protecţia antizgomot, amplasarea unor construcţii ale şantierului se va realiza în aşa fel încât să constituie ecrane între şantier şi localitate;
* se recomandă lucrul numai în perioada de zi, respectându-se perioada de odihnă a localnicilor;
* în cazul unor reclamaţii din partea populaţiei, se vor modifica traseele de circulaţie;
* se va asigura semnalizarea zonelor de lucru cu panouri de avertizare;

**Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de punere în aplicare a proiectului.**

Prezenta decizie poate fi contestată in conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 şi ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV,**

**ing. Vasile Oşean**

**Şef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizaţii Întocmit,**

**ing. Constantin Burciu ing. Doru Cojocaru**