



## AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA

### DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din .04.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDEȚEAN SUCEAVA prin DIRECȚIA JUDEȚEANĂ DE DRUMURI ȘI PODURI**, cu domiciliul/sediul în județul Suceava, municipiul Suceava, strada Aleea Ion Grămadănr. 1-3, înregistrată la APM Suceava cu nr. 3527/09.03.2022, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Suceava decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședințelor Comisiei de Analiză Tehnică din data de 21.03.2024, că proiectul “ **REABILITARE D.J. 208 E, DOLHEȘTI - MANOLEA - FORĂȘTI - ONICENI, KM 0+000 - 15+753 (15+770), JUDEȚUL SUCEAVA** “ propus a fi amplasat în județul Suceava, comunele Forăști și Dolhești.

- nu se supune evaluării impactului asupra mediului;
- nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.

Justificarea prezentei decizii:

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

**a. proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, la pct.13 lit. a.**

b. prin aplicarea criteriilor din anexa nr. 3 la Legea 292/2018, s-au constatat următoarele:

1.Characteristicile proiectului:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect

**Situația actuală:** D.J. 208 E, DOLHEȘTI - MANOLEA - FORĂȘTI - ONICENI prezintă degradări la nivelul suprafeței carosabile care necesită reabilitare.

**Situația propusă:**

Reabilitarea drumului județean se va face cu mixtură asfaltică, funcție de starea de degradare a drumului.

Pentru sectorul cuprins între **km 11+566 - 12+667**, se va prevedea:

- reparații pe cca 25% din suprafață și aducerea la profil cu BADPC22.4 în grosime de 2-3 cm;
- strat de legătură din BADPC22.4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din BAPC16 / MAS16\* în grosime de 4 cm.

Pentru sectorul cuprins între **km 8+974 - 11+566 și km 12+667 - 15+737** se va folosi următoarea structură rutieră:

- strat de bază din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici rutieri în grosime de 23 cm;
- geocompozit pentru întârzierea transmiterii fisurilor la suprafața de rulare;
- strat de legătură din BADPC22.4 în grosime de 7 cm;
- strat de uzură din BAPC16 / MAS16\* în grosime de 5 cm.

Pentru racordarea la drumul național DN 2, sectorul cuprins între **km 15+737 - 15+791** se va folosi următoarea structură rutieră:

- strat de fundație din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici rutieri în grosime de 23 cm;
- geocompozit pentru întârzierea transmiterii fisurilor la suprafața de rulare;

- strat de bază din AB31.5 în grosime de 8 cm;
- strat de legătură din BADPC22.4 în grosime de 7 cm;
- strat de uzură din BAPC16 în grosime de 5 cm.

Acostamentele se vor consolida cu mixtură asfaltică, funcție de structura rutieră folosită. Astfel, între km 11+566.00 - 12+667.00, se vor folosi 6 cm strat de legătură BADPC22.4 și 4 cm strat de uzură BAPC16 / MAS16\*, iar între km 8+974.00 - 11+566.00 și km 12+667.00 - 15+791.00 se vor folosi 7 cm strat de legătură BADPC22.4 și 5 cm strat de uzură BAPC16 / MAS16\*. De-a lungul tronsoanelor cu șanț pereat / rigolă pereată, acostamentele se vor realiza din beton clasa C30/37 în grosime de 10 cm pe un strat de nisip pilonat de 5 cm, acestea făcând parte din șanțul / rigola pereată. De asemenea, acostamentele se vor realiza în casetă de balast cu grosimea de 40 cm și lățimea de 75 cm.

Structura rutiera propusă a fost dimensionată conform AND 550/2001 - *Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a sistemelor rutiere suple și semirigide*, CD 152/2001 - *Normativ pentru dimensionarea ranforsărilor cu strat din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici ale structurilor rutiere suple și semirigide*, respective PD 177-2001 - *Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide* și a STAS 1709/1-90 - *Adâncimea de îngheț în complexul rutier*, respectiv 1709/2-90 - *Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezghet*. Sistemul rutier a fost dimensionat pentru perioadă de perspectivă de 10 ani.

Pe tronsoanele unde există probleme la terasamentul drumului, se vor face lucrări de intervenții după cum urmează:

*Tabel centralizator lucrări terasamente*

Nr. Crt.	De la poziția km	Până la poziția km	Lungime (m)	Lățime (m)	Poziție față de ax	Soluție propusă prin proiectare
1	9+037.00	9+060.00	23.00	6.00	stânga dreapta -	Excavare pat drum și așternere strat balast pe grosimea de 50 cm
2	9+458.00	9+478.00	20.00	6.00	stânga dreapta -	
3	9+672.00	9+755.00	83.00	6.00	stânga dreapta -	
4	9+790.00	9+870.00	80.00	6.00	stânga dreapta -	
5	9+810.00	9+870.00	60.00	6.00	stânga dreapta -	

#### Scurgerea apelor pluviale

Având în vedere configurația terenului, a sectoarelor dintre marginea părții carosabile ce sunt umplute cu pământ peste cota de scurgere a apelor spre șanțuri, a fâgașelor care rețin apa în corpul drumului, este necesară o colectare a lor după executarea părții carosabile și a acostamentelor, astfel încât să se evite stagnarea apei lângă platforma drumului și să ducă la o evacuare a apelor cât mai rapidă, pentru a nu exista posibilitatea pierderii capacității portante a structurii rutiere. Dirijarea, colectarea și evacuarea apelor se va face gravitațional - prin sistemul centralizat de pante, atât longitudinale cât și transversale, ale căii spre rigole, după cum urmează:

*Tabel centralizator dispozitive scurgere ape pluviale*

De la km	Până la km	Lungime (m)	Scurgerea apelor pluviale		Dren sub fund sant
			Stânga	Dreapta	
8+974.00	9+200.00	226.00	Sant pereat	Sant pereat	stânga - dreapta
9+200.00	9+600.00	400.00	Sant pereat	Sant pereat	dreapta
9+600.00	9+804.00	204.00	Sant pereat	Sant pereat	-
9+804.00	10+170.00	366.00	-	Sant pereat	-
10+170.00	11+566.00	1396.00	Sant pereat	Sant pereat	-
11+566.00	11+865.00	299.00	Rigola pereata	Rigola pereata	-

11+865.00	12+032.00	167.00	-	Rigola pereata	-
12+032.00	12+667.00	635.00	Rigola pereata	Rigola pereata	-
12+667.00	12+750.00	83.00	Sant pereat	Sant pamant	-
12+750.00	14+110.00	1360.00	Sant pamant	Sant pamant	
14+110.00	15+618.00	1508.00	Sant pereat	Sant pereat	
15+618.00	15+791.00	173.00	-	-	-

În dreptul acceselor la proprietăți, continuitatea șanțurilor se va realiza prin podețe tubulare Ø400 mm cu lungimea de 5 m, fiind în total nevoie de 180 bucăți.

<b>Total lungime șanț pereat:</b>	<b>7917.00</b>	ml
<b>Total lungime rigolă pereată:</b>	<b>2035.00</b>	ml
<b>Total lungime șanț pământ:</b>	<b>2803.00</b>	ml
<b>Total lungime dren longitudinal:</b>	<b>852.00</b>	ml

Datorită infiltrațiilor de apă din terasamente, pe drumul județean DJ 208E, se va dispune un dren sub fundul șanțului, conform tabelului de mai sus. Astfel, de-a lungul drenului longitudinal, se vor dispune cămine de vizitare a drenului la fiecare 50 m, rezultând un număr de 18 cămine de vizitare. La capătul spre amonte al drenului se va monta tub neted din PVC Ø110 mm, în scopul de a realiza puțul de ventilație necesar funcționării drenului.

Șanțul pereat și rigola pereată se vor realiza din beton clasa C30/37, cu o grosime de 10 cm, pe un strat de nisip pilonat de 5 cm.

Șanțurile proiectate se vor racorda la șanțurile existente. Pentru declivități mai mari de 7%, șanțurile / rigolele se vor realiza în trepte.

Pentru continuitatea șanțurilor / rigolelor, în dreptul accesurilor la proprietăți se vor realiza podețe de acces de 5 ml din tuburi Ø400 mm, peste care se va turna o placa de beton C30/37 în grosime de 15 cm, armată cu plasă sudată. În total se vor realiza număr de 180 bucăți accesuri la proprietate

Evacuarea apelor colectate în șanțuri și rigole se va face prin intermediul podețelor transversale, după cum urmează:

*Tabel centralizator podețe / poduri transversale*

Nr. crt.	Poziție Km	Situație existentă în teren	Soluție propusă prin proiectare
1	9+199.00	Podeț existent ascuns	-demolare podeț existent - înlocuire cu podeț nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, aripi de racordare amonte și aval și radier de beton
2	9+490.00	Neexistent	Podeț nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
3	9+804.00	Podeț existent Ø600 mm	- demolare podeț existent - înlocuire cu podeț nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
4	10+000.00	Neexistent	Podeț nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
5	10+460.00	Neexistent	Podeț nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton

6	11+042.00	Podet existent Ø800 mm	- decolmatare pârâu - amenajare șanț pereat 5 m în amonte și 5 m în aval. Șanțul se va realiza din perez de beton clasa C30/37 în grosime de 10 cm, pe un pat de nisip de 5 cm grosime - tencuiri timpane
7	11+500.00	Neexistent	Podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
8	12+032.00	Podet existent	- demolare podet existent - înlocuire cu podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
9	13+112.00	Neexistent	Podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
10	13+671.00	Neexistent	Podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
11	14+112.00	Neexistent	Podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
12	14+572.00	Neexistent	Podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
13	14+904.00	Neexistent	Podet nou L =10,00 m, din tuburi prefabricate PREMO Ø800 mm, prevăzut cu timpane, cameră de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
14	15+618.00	Podet existent dalat lumina = 5,00 m	- apărări de maluri din ziduri de sprijin beton, He = 2,0 m (10 m în amonte și 5 m în aval) - amenajare radier sub podet - tencuiri timpane 7,20 x 0,50 x 0,50 m (beton) - parapet de protecție - decolmatare podet / pârâu - tencuiri elevații și dale

Podetele vor fi realizate din tuburi PREMO Ø1000 mm și Ø800 mm. Acestea vor fi dispuse cu o pantă longitudinală de 1,0% pentru a asigura scurgerea apelor în condiții optime. Radierul podetelor va fi realizată din beton clasa C16/20. Timpanele se vor realiza din beton armat clasa C30/37. Armătura va fi realizată din bare PC52 Ø12 mm și OB37 Ø8 mm. Fundația timpanelor se va realiza din beton clasa C16/20. Camera de cădere va fi realizată din beton clasa C30/37, dublu armat cu plasă sudată Ø8 mm, 100x100 mm. Aripile de racordare vor fi prefabricate tip A0, și vor fi așezate pe fundație din beton clasa C16/20 prin intermediul unui strat de mortar M100 de 2 cm. La capătul podetului, între cele două aripi de racordare se va executa un perez din beton clasa C30/37, în grosime de 20 cm, așezat pe un strat de nisip de 10 cm. Perezul se va termina cu un pinten de beton clasa C16/20 cu dimensiunile de 50x80 cm, urmat de o saltea de piatră brută.

#### Reabilitare podet existent si aparari de maluri

Având în vedere starea actuală de degradare a podetului acesta va fi reabilitat prin lucrări de:

- Amenajare radier sub podet prin perez de beton cu grosimea de 35.00 cm;
- Tencuiri timpane 7.20 x 0.50 x 0.50 m (beton);
- Tencuiri elevații și dale;

- Montare parapet de protecție;

După reabilitarea podețului, lățimea acestuia va fi împărțită astfel:

- Lățime carosabilă: 7.50 m;
- Parapeți de protecție: 2x 0.25 m;

Podețul se va racorda la albia exostentă prin lucrări de apărări de mal cu ziduri de sprijin.

Regularizarea albie cu ziduri de sprijin din beton armat

În secțiunea podului existent în localitatea Oniceni, comuna Forăști, peste un râu neîncadrat cadastral se va realiza o apărare de maluri cu ziduri din beton armat pe o lungime de:

- 10.00 m în amonte;
- 5.00 m în aval.

Zidul de sprijin va fi realizat din tronsoane de 5,00 m lungime, așezate în lungul malurilor, unul în continuarea celuilalt, cu lăsarea, între tronsoane de zid, a unor rosturi etanșate cu chit de etanșare de 5.00 cm lățime.

Traseu în plan vertical al talvegului s-a stabilit prin respectarea, în cea mai amre parte , a cotelor naturale existente ale talvegului.

Zidurile de sprijin vor fi realizate din:

- Fundație din beton armat C30/37 cu lățimea de 1,60 m și înălțimea de 1,20 m;
- Elevația zidului de sprijin din beton armat C30/37 ce va avea o înălțime de 2,00 m, lățime de bază de 1,50 m și lățime la vârf de 0,60 m.

În spatele zidului de sprijin s-a propus o chiuretă din beton cu lățimea de 0,50 m și înălțime de 1,50 m pentru drenarea apelor din spatele zidului. Desupra chiunetei se va realiza un dren din piatră brută protejat cu geotextil acoperit cu un dop din material local.

Lățimea la fund a albiei va fi de 5,00 m și va fi amenajatș cu un strat de balast de grosime de 20 cm, peste care va fi realizat un pereu de beton cu grosimea de 20 cm.

Clacul hidraulic podeț existent - Secțiune prin pod:

- Cota talveg în ax pode: 318.76 mdMN;
- Cota nivel apa in albie la 1%: 319.59 mdMN;
- Cota nivel apa in albie la 5%: 319.25 mdMN;
- Suprainaltare in fata podului la 1%: 0.00 m;
- Suprainaltarea in fata podului la 5%: 0.00 m;
- Afuierea locala la 1%: 0.00 m;
- Afuierea locala la 5%: 0.00 m;
- Inaltimea de libera trecere la 1%: 0.17 m;
- Inaltimea de libera trecere la 5%: 0.51 m;
- Viteza apei in zona podului la 1%: 4.84 m/s;
- Viteza apei in zona podului la 5%: 3.67 m/s;
- Cota intrados suprastructura: 319.76 mdMN.

Calcululele efectuate de către proiectantul de specialitate, au arătat că secțiunile amonte și aval ale albiei regularizate, sunt capabile să transporte, în regim de curgere uniform și permanent, debite cu probabilitatea de depășire de 1% și de 5%. De asemenea podețul reabilitat este capabil să transporte debitul cu probabilitatea de depășire de 1% și 5%, neîndeplinind însă condiția de liberă trecere la probabilitatea de 1%.

Drumuri laterale

În lungul drumului proiectat există un număr de 25 drumuri laterale ce vor fi amenajate până la limita cadastrală, după cum urmează:

*Tabel centralizator drumuri laterale*

Nr. crt.	Drum lateral	Poziție Km	Poziție față de ax	Structura rutieră existentă	Parte carosabilă (m)	Acostament (m)	Lungime (m)
1	DL1 (DJ208F)	8+987.00	dreapta	asfalt	6.50	0.75	10

2	DL2 (DJ208F)	8+987.00	stânga	asfalt	6.50	0.75	10
3	DL3	9+163.00	stânga	balast	2.75	0.375	7
4	DL4	9+452.00	dreapta	balast	4.00	0.50	10
5	DL5	10+800.00	stânga	balast	4.00	0.50	10
6	DL6	11+655.00	stânga	balast	4.00	0.50	6
7	DL7	12+409.00	dreapta	asfalt	5.50	0.75	10
8	DL8	12+409.00	stânga	asfalt	5.50	0.75	15
9	DL9	12+695.00	dreapta	balast	2.75	0.375	7
10	DL10	12+739.00	stânga	asfalt	5.50	0.75	7
11	DL11	12+750.00	dreapta	balast	4.00	0.50	10
12	DL12	13+118.00	stânga	balast	4.00	0.50	8
13	DL13	13+675.00	dreapta	balast	2.75	0.375	8
14	DL14	14+114.00	dreapta	balast	2.75	0.375	7
15	DL15	14+321.00	stânga	asfalt	4.00	0.50	7
16	DL16	14+345.00	stânga	asfalt	4.00	0.50	7
17	DL17	14+568.00	dreapta	balast	4.00	0.50	7
18	DL18	14+649.00	stânga	asfalt	5.50	0.75	10
19	DL19	14+708.00	stânga	balast	2.75	0.375	8
20	DL20	14+909.00	dreapta	balast	4.00	0.50	9
21	DL21	15+057.00	stânga	balast	4.00	0.50	10
22	DL22	15+226.00	dreapta	balast	2.75	0.375	7
23	DL23	15+260.00	stânga	balast	4.00	0.50	10
24	DL24	15+446.00	dreapta	balast	2.75	0.375	8
25	DL25	15+672.00	dreapta	asfalt	5.50	0.75	8

Drumurile laterale se vor amenaja cu următoarele structuri rutiere:

*Tabel centralizator structură rutieră drumuri laterale*

Drumuri laterale	Structura rutieră existentă	Structură rutieră proiectată
DL3 - DL6, DL9, DL11 - DL14, DL17, DL19 - DL24	balast	-4 cm strat de rulare BAPC16 -6 cm strat de legătură BADPC22.4 -15 cm strat de bază din piatră spartă - 15 cm strat de fundație din balast
DL1 (DJ208F), DL2 (DJ208F), DL7, DL8, DL10, DL15, DL16, DL18, DL25	asfalt	-4 cm strat de rulare BAPC16 - 6 cm strat de legătură BADPC22.4

Podete laterale

Scurgerea apelor pluviale în dreptul drumurilor laterale se va face prin intermediul podețelor laterale realizate din rigolă carosabilă, după cum urmează:

*Tabel centralizator podețe laterale*

Nr. crt.	Drum lateral	Poziție Km	Poziție față de ax	Soluție propusă
1	DL1 (DJ208F)	8+987.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=20,00 m
2	DL2 (DJ208F)	8+987.00	stânga	Rigolă carosabilă, L=20,00 m
3	DL3	9+163.00	stânga	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
4	DL4	9+452.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m

5	DL5	10+800.00	stânga	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
6	DL9	12+695.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
7	DL14	14+114.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
8	DL17	14+568.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
9	DL19	14+708.00	stânga	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
10	DL20	14+909.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
11	DL21	15+057.00	stânga	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
12	DL22	15+226.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
13	DL23	15+260.00	stânga	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
14	DL24	15+446.00	dreapta	Rigolă carosabilă, L=10,00 m
Total lungime rigolă carosabilă				160 ml

Rigola carosabila va fi realizata din beton clasa C34/45 si armata cu bare de armatura OB37 Ø6 mm și Ø8mm. Plăcuțele rigolelor carosabile vor fi realizate din beton C35/45 și vor fi armate cu bare OB37 Ø6 mm și Ø8 mm.

#### Semnalizarea circulației

Pe toată lungimea traseelor se vor monta indicatoare rutiere conform SR 1848/1-2011.

Astfel, de-a lungul drumului proiectat vor fi un număr total de 68 de indicatoare rutiere, având următoarea clasificare:

*Tabel centralizator indicatoare rutiere*

Tip indicator	Denumire	Buc.
A1	<i>Curbă la stânga</i>	2
A2	<i>Curbă la dreapta</i>	1
A6	<i>Panouri succesive pentru curbe deosebit de periculoase</i>	12
A7	<i>Coborâre periculoasă</i>	1
A8	<i>Urcare cu înclinare mare</i>	1
A23	<i>Copii</i>	2
B2	<i>Stop</i>	26
C11	<i>Accesul interzis vehiculelor cu tracțiune animală</i>	1
C27	<i>Depășirea autovehiculelor cu excepția motocicletelor fără ataș, interzisă</i>	3
C29	<i>Limitare de viteză</i>	4
C36	<i>Sfârșitul limitării de viteză</i>	4
C37	<i>Sfârșitul interzicerii de a depăși</i>	3
F47	<i>Intrare în localitate</i>	3
F49	<i>Ieșire din localitate</i>	3
G1	<i>Trecere pentru pietoni</i>	2
<b>Total indicatoare</b>		<b>68</b>

Marcajele longitudinale se execută mecanizat, prin aplicarea de vopsele de marcaj rutier de culoare albă conform SR 1848/7-2015 - *Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere.*

Tehnologia de execuție a marcajelor se va face conform caietelor de sarcini, iar natura și calitatea materialelor folosite la execuția acestui obiectiv vor fi cele prevăzute în SR EN 1871.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate - Proiecte aprobate de Primăriile Forăști și Dolhești;

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității - utilizare teren în suprafață mică;

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate:

### **În faza de execuție**

Deșeurile rezultate din procesul de construire cuprind resturi inerte precum: pământ din excavații, moloz, pietriș, material lemnos și resturi metalice, ambalaje hârtie, etc.

Aceste deșeuri vor fi colectate în containere specifice de unul dintre operatorii locali specializați în salubritate.

### **În faza de funcționare**

Nu rezultă deșeuri menajere.

e) poluarea și alte efecte negative - nu este cazul

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

#### Atenuarea schimbărilor climatice

Realizarea proiectului va duce la reducerea emisiilor generate de autovehicule, suprafața de rulare fiind modernizată va conduce la încurajarea cetățenilor să folosească transportul alternativ cu bicicletele, mopedele electrice sau mersul pe jos.

Proiectul propus nu implică activități de exploatare a terenurilor, de schimbare a destinației terenurilor sau de silvicultură.

Proiectul propus va determina creșterea deplasărilor personale și a transportului de marfă generând în același timp următoarele avantaje:

- îmbunătățirea accesului la spațiile de învățământ cât și a localnicilor la proprietăți;
- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor și ale activităților productive desfășurate în zona localităților și eliminarea stării de stres;
- îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, care va stimula dezvoltarea economică durabilă;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- scurtarea timpilor de parcurs pentru traficul auto
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;

#### **Adaptarea la schimbările climatice**

Lucrările din prezentul proiect:

- nu contin lucrări ce pot fi influențate de *valurile de căldură*; acestea nu prezintă pericol pentru culturi, incendii de pădure și asupra sănătății umane;
  - nu vor fi influențate de factorul de mediu - seceta; acesta nu contin lucrări de captare a apei;
  - nu includ construcții care sunt amplasate în zone care prezintă *risc de creștere a nivelului marilor, mareelor de furtună, eroziunea coastelor și intruziunea salină*;
  - construcția drumurilor se va face în afara perioadelor reci;
  - nu influențează negativ *vulnerabilitatea climatică a persoanelor sau a activelor din vecinătatea sa*;
- g) riscurile pentru sănătatea umană - nu este cazul.

## 2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenului

Conform certificatului de urbanism nr. 237/17.09.2021 eliberat de Consiliul Județean Suceava amplasamentul investiției se află pe teritoriul administrativ al comunelor Dolhești și Forăști și este proprietatea Județului Suceava.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia - nu este cazul;

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

1. zonele umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu este cazul;
2. zonele costiere și mediul marin - nu este cazul;
3. zonele montane și forestiere - nu este cazul;
4. arii naturale protejate de interes național - nu este cazul;



5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a zone protejate; zonele de protecție instituite conform legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonei de protecție sanitară și hidrogeologică - nu este cazul;

6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri - nu este cazul;

7. zonele cu o densitate mare a populației - nu este cazul;

8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic - nu este cazul.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

a) importanța și extinderea spațială a impactului: aria geografică și numărul persoanelor afectate - impact nesemnificativ, local, în perioada de realizare a lucrărilor;

b) natura impactului - direct și temporar, în perioada de realizare a lucrărilor;

c) natura transfrontieră a impactului - nu este cazul;

d) intensitatea și complexitatea impactului - în perioada de execuție a proiectului impact nesemnificativ;

e) probabilitatea impactului - redusă;

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea impactului - impactul asupra factorilor de mediu va debuta odată cu începerea lucrărilor, impact reversibil, numai pe perioada realizării lucrărilor de construire;

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate - nu este cazul;

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului - prin aplicarea condițiilor de realizare a proiectului.

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

- proiectul propus **nu intră** sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, deoarece amplasamentul proiectului nu se suprapune cu nicio arie naturală protejată de interes comunitar.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu decizia justificată privind necesitatea elaborării studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, după caz:

- proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

- autoritatea competentă în domeniul gospodării apelor, Administrația Națională Apele Române, Administrația Bazinală de Apă Siret, Sistemul de Gospodărire a Apelor Suceava a emis Avizul de Gospodărire a Apelor nr. 14/04.03.2024.

Întrucât s-a decis că evaluarea impactului asupra mediului nu este necesară pentru proiectul cu caracteristicile prezentate anterior, se impun următoarele **condiții de realizare a proiectului** pentru evitarea sau prevenirea eventualelor efecte negative semnificative asupra mediului:

1. Se vor respecta prevederile OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare.

2. Se vor obține avizele precizate în certificatul de urbanism și se vor respecta condițiile din acestea și din documentația tehnică depusă.

3. Deșeurile produse vor fi stocate temporar selectiv în spații special amenajate; se interzice abandonarea /stocarea deșeurilor în afara spațiilor amenajate în acest scop; deșeurile de construcții se vor depozita la locul stabilit de primăria Forăști iar deșeurile reciclabile se vor valorifica prin agenți economici autorizați.

4. Transportul deșeurilor periculoase/ nepericuloase va fi efectuat numai de către firme autorizate conform HG nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul

României.

5. Implementarea tuturor măsurilor de protecție a factorilor de mediu propuse prin proiect și descrise în documentația care a stat la baza emiterii acestei decizii.

6. Pe parcursul execuției lucrărilor se vor lua toate măsurile pentru prevenirea poluărilor accidentale. Se impune refacerea terenurilor afectate de lucrări la starea inițială.

7. Se vor lua măsuri specifice de prevenire a emisiilor de pulberi pe durata construcției, datorită decopertărilor, săpăturilor, manipulării și depozitării solului, materialelor etc.

8. Se vor lua măsuri de prevenire a zgomotului, pentru păstrarea nivelului de zgomot la nivelul receptorilor din zonă sub limitele admisibile conform SR 10009/2017 și/sau a OM 119/2014 cu modificările și completările ulterioare pe timpul construirii.

9. Titularul va informa în scris autoritatea publică competentă pentru protecția mediului ori de câte ori există o schimbare de fond a datelor care au stat la baza eliberării prezentei decizii.

10. Nerespectarea prevederilor prezentei decizii atrage suspendarea sau anularea acesteia, după caz, în conformitate cu prevederile legale.

Măsurile și condițiile de realizare a proiectului în conformitate cu Avizul de Gospodărire a Apelor nr. 14/04.03.2024. emis de Administrația Națională Apele Române, Administrația Bazinală de Apă Siret, Sistemul de Gospodărire a Apelor Suceava.

-Se va respecta în totalitate Avizul de Gospodărire a Apelor nr. 14/04.03.2024 emis de Administrația Națională Apele Române, Administrația Bazinală de Apă Siret, Sistemul de Gospodărire a Apelor Suceava.

**La finalizarea proiectului, titularul va informa Agenția pentru Protecția Mediului Suceava. APM va efectua un control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare, conform art. 43 al. 3) din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului. Procesul-verbal se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.**

**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 prealabile 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.

DIRECTOR EXECUTIV,



