

DRAFT DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
Nr. xx din xx.09.2019

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **JUDEȚUL BOTOȘANI**, reprezentat prin Președinte Costică Macaleți, cu sediul în municipiul Botoșani, Piața Revoluției nr. 1-3, județul Botoșani, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Botoșani cu nr. 7968/04.07.2019;

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,

Agenția pentru Protecția Mediului Botoșani decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 22.08.2019, că proiectul **“Modernizare DJ 208H, DN29-Corni-Sarafinești-Poiana-Vorona, km 0+000-6+000 și 12+600-19+100”**, amplasament situat în intravilanul și extravilanul comunelor Vlădeni, Corni și Vorona, județul Botoșani, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

Justificarea prezentei decizii:

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

- a) proiectul propus intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2 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;
- b) proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- c) proiectul propus intră sub incidența art. 54 lit h) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;
- d) ținând cont de punctele de vedere exprimate de membrii Comisiei de analiză tehnică;
- e) prin aplicarea criteriilor din Anexa 3 din Legea 292/2018, s-a constatat că lucrările propuse prin proiect nu sunt de natură de a genera un impact semnificativ asupra mediului:

1. Caracteristicile proiectului:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect

Terenul drumului judetean DJ 208H se afla in proprietatea Județului Botosani, este situat în intravilanul și extravilanul comunelor Vlădeni, Corni, Vorona.

Drumul judetean DJ 208H are punctul de pornire in intersectia DN 29 si trece prin satele Corni, Sarafinesti, Poiana, Vorona.

Lucrările se vor executa pe tronsoanele km 0+000-6+000 și 12+600-19+100 și vor implica lucrări de drum și lucrări de pod.

Sistemul rutier pe acest sector este îmbrăcăminte asfaltică ușoară, într-o stare avansată de degradare.

Șanțurile de colectare și evacuare a apelor pluviale sunt inexistente sau din pământ, colmatate și acoperite cu vegetație, ce împiedică scurgerea apelor pluviale, acestea refulând pe suprafața carosabilă a tronsonului de drum județean.

Subtraversarea apelor pluviale nu este posibilă, deoarece nu există podețe tubulare care să asigure în bune condiții deversarea apelor colectate de șanțuri și rigole în locuri special amenajate sau albie de râuri.

Lucrări proiectate

A. Lucrări de drum

Sectoarele de drum județean DJ 208H ce urmează a fi modernizate sunt cuprinse între km 0+000 - 6+000 și km 12+600 – 19+100.

DJ 208H este un drum de categoria IV, clasa tehnică IV, cu parte carosabilă de 6.00 m și 2 acostamente de 1.00 m, din care benzi de încadrare 2x0,25m.

Sistemul rutier pentru sectoarele de drum județean DJ 208H km 0+000 – 6+000 și km 12+600 – 19+100 propuse spre modernizare va avea următoarea alcătuire:

DJ 208H km 0+000 – 6+000

- înlăturarea îmbrăcăminte bituminoase degradate;
- scarificare și completare zestre existentă cu balast în grosime de minim 15 cm;
- strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici în grosime de 22 cm;
- geotextil cu rol antifisură;
- strat de legătură din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

Sistemul rutier pentru amenajarea intersecției drumului județean cu drumul național DN 29 va fi unul echivalent cu cel al drumului național și va avea următoarea alcătuire :

- geotextil cu rol anticontaminant;
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm;
- strat de bază din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici rutieri în grosime de 22 cm;
- geotextil cu rol antifisură;
- strat de bază din AB31,5 în grosime de 8 cm ;
- strat de legătură din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din beton asfaltic tip MAS16 în grosime de 5 cm.

DJ 208H km 12+600 – 19+100

- frezare îmbrăcăminte asfaltică degradată pe cca. 20 – 30%, plombare;
- preluare denivelări din BAD 22,4 în grosime de 2-3 cm;
- geotextil cu rol antifisură;
- strat de legătură din BAD 22,4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

În locurile unde platforma drumului nu are lățimea corespunzătoare unui drum județean de clasă tehnică IV s-au prevăzut casete de lărgire stânga dreapta a drumului județean, cu lățimea de 1 m, pentru a se asigura o platformă a drumului de 8,00 m .

Casetele de lărgire vor avea următoarea structură rutieră :

- geotextil cu rol anticontaminant;
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm;

- strat de bază din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici rutieri în grosime de 22 cm;
- geotextil cu rol antifisură;
- strat de legătură din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

Drumuri laterale

Drumurile de acces se vor amenaja pe o lungime de 25 m și vor avea următoarele dimensiuni:

- parte carosabila 2x2.00 m
- acostamente 2x0,50 m

Sistemul rutier pentru drumurile de acces va avea următoarea alcătuire:

- geotextil cu rol anticontaminant;
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm;
- strat de bază din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici rutieri în grosime de 22 cm;
- geotextil cu rol antifisură;
- strat de legătură din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

B. Lucrări de colectare și scurgere a apelor pluviale

Scurgerea apelor va fi asigurată prin intermediul șanțurilor și podețelor proiectate.

Pentru scurgerea și dirijarea apelor pluviale se vor realiza șanțuri pereate pentru declivități mai mici de 1% sau mai mari de 4% și șanțuri din pământ pentru declivități cuprinse între 1% și 4%.

Se vor realiza:

- șanțuri betonate în lungime de 17174 ml
- șanțuri din pământ în lungime de 6850 ml

Pentru asigurarea scurgerii și evacuării apelor în dreptul intersecției drumului județean DJ 208H cu DN 29 au fost prevăzute șanțuri pereate pe o lungime de 50 m stânga dreapta a drumului județean.

Pentru dirijarea și evacuarea apelor meteorice colectate de șanțurile din pământ cât și cele betonate este necesară execuția de 28 podețe transversale cu diametrul $D=\phi$ 1000.

C. Lucrări de pod

Pod pe DJ 208H la km 13+850 peste pârâul Poiana

Proiectul prevede demolarea podului existent și construcția unui pod nou, pe același amplasament.

Lucrările de execuție a podului nou se vor desfășura cu devierea circulației pe o variantă provizorie construită în amonte de podul existent.

După execuția variantei provizorii de circulație se deviază traficul pe aceasta, urmând a se demola podețul existent.

Podul va avea următoarele caracteristici geometrice generale:

- după structura de rezistență: pod pe grinzi prefabricate cu corzi aderente
- după schema statică: grindă simplu rezemată

- după modul de execuție: pod pe grinzi prefabricate
- numărul de deschideri și lungimea lor: 1 x 8,00 m
- lățimea totală a podului: 11,70 m
- lungimea totală a podului: 14,10 m
- aparate de reazem: rezemare directă
- tip infrastructuri: 2 culee cu elevații masive din beton
- tip fundații: fundații directe
- tipul îmbrăcăminte pe pod: beton asfaltic
- parapet pietonal parapet din otel zincat
- parapeteți de siguranță: parapet tip H4b zincat
- racordări cu terasamentele: aripa din beton armat
- apărări de maluri ziduri din gabioane
- număr benzi de circulație: 2 benzi

Construcția culeelor

Fundațiile podului sunt directe, formate dintr-un bloc masiv de beton armat având adâncimea de 3.00 m cu o retragere la 1.50 m, lățimea de 3.50 m și lungimea de 10.50 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elevațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 4.0 m până la reazem și o lungime de 10.30 m .

La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1.20 m, retrăgându-se până la un 0.85 m în zona de reazem. Toată elevația este armată cu BST500.

Zidurile întoarse au o lungime de 3.00 m și sunt realizate din beton armat clasa C30/37.

Structura de rezistență a suprastructurii

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este construită cu 16 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 10,0$ m, $h = 0,52$ m, tip dublu „T”, peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 7,80 m pentru zona carosabilă și de 1,70m pentru trotuare.

Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Pe zona de montare a parapetului de siguranță și a parapetului pietonal, placa de suprabetonare se execută cu suport pentru montarea stalpilor de parapet.

Calea pe pod

Sistemul rutier pe pe pod a fost adoptat în următoarea structură:

- hidroizolație așezată peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protecție hidroizolație din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP 16.

La marginea partii carosabile se va monta parapet de siguranță, cu un nivel de protecție H4b, conform AND 593.La marginea trotuarului se vor monta parapeteți pietonali confecționați din profile deschise galvanizate. La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație ce vor asigura o deplasare de 30mm.

Rampe de acces

Se execută sferturile de con pereate la fiecare capăt al podului.

Trecerea de la sistemul rutier rigid de pe pod la sistemul rutier elastic pe rampe de acces se va face prin montarea la ambele capete ale podului de plăci de racordare cu lungimea de 6,0 m.

Se execută pe fiecare rampa câte o scară de acces sub pod și câte două casiuri de descărcare.

Lucrari de amenajare a albiei

La nivelul albiei au fost proiectate lucrări de calibrare și de protecție cu ziduri de gabioane. Zidurile de gabioane se vor executa pe 20 ml amonte și 10 ml aval.

Patul albiei se protejează cu o saltea de gabioane cu grosimea de 30 cm executată pe un strat de balast.

Gabionul 1,5x1,5x4 prevăzut în proiect se va așeza pe o saltea de gabioane ce va depăși gabionul (în sens transversal) cu o lungime de 50 cm în spatele lui și 2,0 m în partea dinspre albie.

La ambele capete ale zidurilor de gabioane, se construiesc grinzi transversale cu secțiunea (1,50x0,50) m, din beton de clasa C35/45, care au rolul de a asigura stabilitatea lucrărilor de protecție. În fața grinzilor transversale se execută risberme din anrocamente, cu grosimea variabilă între 1,00 m și 0,50 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor.

Podet pe DJ 208H la km 15+415 peste Torent

Prin proiect se propune demolarea podețului existent și construcția unui podeț nou, pe același amplasament, care să asigure condiții optime de siguranță și confort pentru circulația rutieră și pietonală.

Podețul va avea următoarele caracteristici geometrice generale:

- după structura de rezistență: podeț dalat prefabricat precomprimat
- după modul de execuție: podeț dalat prefabricat
- numărul de deschideri și lungimea lor: 1x4,00 m
- lățimea totală a podului: 10,30 m
- lungimea totală a podului: 4,90 m
- aparate de reazem: reazemare directă
- tip infrastructuri: culee din elemente prefabricate tip L1
- tip fundații: fundații directe
- tipul îmbracamintii pe pod: beton asfaltic
- parapete de siguranță: parapet tip H4b zincat
- racordări cu terasamentele: aripi din beton armat
- aparari de maluri: ziduri din gabioane
- număr benzi de circulație: 2 benzi

Varianta constructivă de realizare a investiției:

Lucrări la nivelul albiei și a malurilor

La nivelul albiei și a malurilor, în amplasamentul podețului se vor executa următoarele lucrări:

Se execută lucrări de curățări de depuneri aluvionare și vegetație a albiei și a malurilor pe o lungime de aproximativ 20,0 m amonte și de 20,0 m aval.

Se execută ziduri de gabioane pe următoarele lungimi:

- 10,00 m aval (măsurați de la aripă, pe axul albiei);
- 10 m amonte (măsurați de la aripă, pe axul albiei).

Între zidurile de gabioane albia se protejează cu un pereu din beton marca C35/45, dispus pe o saltea de gabioane de 30 cm grosime.

Aval și amonte de podeț între zidurile de gabioane, la capătul acestora, se execută o grindă de capăt cu secțiunea transversală având dimensiunile 1,2 x 0,60 m, iar pentru evitarea subspălării ei, se protejează cu un pat de anrocamente.

Lucrări la nivelul rampelor de acces

La nivelul rampelor de acces se vor executa următoarele lucrări:

- execuție console dren și umplutură drenantă în spatele culeei
- execuția aripilor monolite din beton armat
- execuție sistem rutier nou pe rampe de acces pe o lungime de 25,0 m

Lucrări la nivelul infrastructurilor

- execuția săpăturilor pentru realizarea blocurilor de fundație pentru cele 2 culee
- execuția săpăturilor pentru realizarea blocurilor de fundație pentru cele 4 aripi
- montarea elementelor prefabricate pentru cele 2 culee
- execuția aripilor din beton armat monolit
- matura rosturilor dintre tronsoanele prefabricate
- aplicarea hidroizolației pe elementele prefabricate din bitum filerizat în 2 straturi pe zonele care intră în contact cu umplutura de pământ.

Lucrări la nivelul suprastructurii.

Suprastructura podetului este alcătuită din dale prefabricate tip D4 centrale și marginale.

Dalele se montează pe culeele prefabricate tip L1 prin intermediul unui mortar de poza.

Dalele se cimentează prin intermediul armăturilor de fixare în găurile existente în dale.

Lucrări la nivelul căii pe podeț

Se execută șapă suport a hidroizolației din beton C30/37 cu agregate de maxim 8 mm. Șapa va avea grosime variabilă de la min 3 cm la interiorul curbei și pantă unică de 2% spre exterior.

Se montează hidroizolația din membrană performantă. Hidroizolația va avea durata de exploatare normală de minim 10 ani.

Pod pe DJ 208H la km 19+000 peste râul Vorona

Având în vedere ca podetul existent nu prezintă debușul necesar pentru preluarea debitelor caracteristice, se impune demolarea acestuia și construcția unui pod nou, pe același amplasament.

Podul va avea următoarele caracteristici geometrice generale:

- după structura de rezistență: pod pe grinzi prefabricate cu corzi aderente
- după modul de execuție: pod pe grinzi prefabricate
- numărul de deschideri și lungimea lor: 1x12,00 m
- lățimea totală a podului: 10,70 m
- lungimea totală a podului: 19,10 m
- aparate de reazem: aparate de reazem neopren

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| - tip infrastructuri: | culee masive din beton armat |
| - tip fundații: | fundații directe |
| - tipul îmbracamintii pe pod: | beton asfaltic |
| - parapeti pietonali | parapet metalic zincat |
| - parapeti de siguranță: | parapet tip H4b zincat |
| - racordări cu terasamentele: | aripi din beton armat |
| - număr benzi de circulație: | 2 benzi |

Varianta constructiva de realizare a investitiei:

Organizarea de șantier

Se execută organizarea de șantier și platforma de depozitare a grinzilor prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 12,0$ m, $h = 0,42$ m, tip dublu „T”.

Varianta provizorie de circulație

Lucrările de execuție a podului nou se vor desfășura cu devierea circulației pe o variantă provizorie construită în amonte de podul existent.

Varianta provizorie este alcătuită din elemente prefabricate de tip C2 dispuse câte 3 în sens transversal (asigurând un gabarit pentru zona carosabilă de 4,24 m) și două în sens longitudinal.

Racordarea cu terasamentele din rampele de acces se face cu aripi prefabricate tip A2. Prefabricatele de tip C2, precum și aripile, se pozează pe o fundație din beton simplu.

Între aripi se dispune un strat din anrocamente în grosime de 50 cm.

După execuția variantei provizorii de circulație se deviază traficul pe aceasta, urmând a se demola podețul existent.

Construcția culeelor

Fundațiile podului sunt directe, formate dintr-un bloc masiv de beton armat având adâncimea de 3.20 m cu o retragere la 1.70 m, lățimea de 4.50 m și lungimea de 11.50 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 4.25 m respectiv 4.35 m până la reazem și o lungime de 11.10 m.

La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1.15 m, retrăgându-se până la un 1.00 m în zona de reazem. Toată elevația este armată cu BST500.

Zidurile întoarse au o lungime de 3.50 m și sunt realizate din beton armat clasa C30/37.

Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul înconjurător, se va aplica o vopsea anticorozivă. Înainte de aplicarea vopselei, toată suprafața va fi amorsată.

Structura de rezistență a suprastructurii

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este construită cu 17 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 12,0$ m, $h = 0,52$ m, tip dublu „T”, oblice 70 % peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 7,80 m pentru zona carosabilă și de 1,70 m pentru trotuare.

Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Pe zona de montare a parapetului de siguranță și a parapetului pietonal, placa de suprabetonare se execută cu suport pentru montarea stâlpilor de parapet.

Calea pe pod

Sistemul rutier pe pod adoptat:

- hidroizolație așezată peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protecție hidroizolație din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP 16.

La marginea părții carosabile se montează parapet de siguranță, cu un nivel de protecție H4b, conform AND 593.

La marginea trotuarului se montează parapeteți pietonali confecționați din profile deschise galvanizate.

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație ce vor asigura o deplasare de 30 mm.

Rampe de acces

Racordarea cu terasamentele se face cu aripi din beton armat monolit.

Trecerea de la sistemul rutier rigid de pe pod la sistemul rutier elastic pe rampe de acces, se va face prin montarea la ambele capete ale podului de plăci de racordare cu lungimea de 6,0 m.

Se execută pe fiecare rampă câte o scară de acces sub pod.

Se execută pe fiecare rampă câte două casiuri de descărcare.

Parapetul de siguranța H4b montat pe pod se continuă pe fiecare rampă.

Lucrări de amenajare a albiei

Patul albiei se protejează între aripi cu o saltea de gabioane cu grosimea de 30 cm executată pe un strat de balast. Salteaua se plachează cu un strat de beton monolit de clasă C30/37 în grosime de 15 cm.

La ambele capete ale saltelei de gabioane se construiesc grinzi transversale cu secțiunea (1,50x0,60) m, din beton de clasă C35/45, care au rolul de a asigura stabilitatea lucrărilor de protecție. În fața grinzilor transversale se execută risberme din anrocamente, cu grosimea variabilă între 1,50 m și 0,70 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate – nu este cazul

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității – agregate minerale (nisip, balast, piatră spartă), apă

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

În perioada de execuție a lucrărilor prevăzute în proiect rezultă:

- beton – cod 17 01 01
- asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 – cod 17 03 02
- pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03 – cod 17 05 04
- fier și oțel – cod 17 04 05

Deșeurile rezultate în perioada de execuție a proiectului și în perioada de funcționare vor fi gestionate conform prevederilor Legii nr 211/2011 privind regimul deșeurilor și H.G. nr. 856/2002, privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările ulterioare.

Modul de gestionare al deșeurilor:

● deșeuri menajere sau asimilabile: în punctul de lucru se vor organiza puncte de colectare prevăzute cu containere de tip pubelă. Acestea vor fi eliminate prin intermediul societăților care asigură colectarea în zonă;

- deșeuri metalice: se vor colecta separat și temporar pe platformă. Vor fi transportate și valorificate ulterior prin unități specializate de prestări servicii sau colectare și procesare;
- hârtia, cartonul, lemnul și plasticul vor fi colectate și depozitate separat de celelalte deșeuri, în vederea valorificării.

e) poluarea și alte efecte negative;

Emisiile poluante vor fi locale, în zonele de lucru, pe perioada executării lucrărilor și vor fi generate cu precădere ca urmare a activităților mijloacelor de transport și utilajelor folosite pe perioada de realizare a proiectului.

Emisiile poluante, inclusiv zgomotul, provenite din surse în perioada de execuție a proiectului vor fi reduse prin utilizarea de utilaje și echipamente adecvate.

Se vor respecta prevederile și limitele Standardului SR 10009:2017 Acustica: Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant.

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

- riscuri de accidente majore – nu este cazul
- riscuri de dezastre naturale – nu este cazul
- riscuri cauzate de schimbările climatice – realizarea proiectului contribuie la diminuarea efectelor cauzate de schimbările climatice; proiectul contribuie la îmbunătățirea calității aerului.

g) riscurile pentru sănătatea umană – nu este cazul. Funcționarea utilajelor utilizate la realizarea lucrărilor, cauzatoare de emisii de noxe, zgomot și vibrații, va fi intermitentă.

Inconveniente asupra populației din zonă prin perturbarea traficului și a accesului la locuințe pe perioada realizării lucrărilor.

2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:

- categoria de folosință a terenului – căi de comunicații
- destinația stabilită prin PATJ – sunt permisiuni pentru realizarea de lucrări de orice fel: rețele magistrale, căi de comunicație, îmbunătățiri funciare, rețele de telecomunicații ori alte lucrări de infrastructură, conform Certificatului de Urbanism nr. 223/03.08.2018 eliberat de Consiliul Județean Botoșani.

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. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor – proiectul poate fi implementat fără a afecta în mod semnificativ zonele riverane;
2. zone costiere și mediul marin – nu este cazul;
3. zonele montane și forestiere – nu este cazul;
4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional – 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 prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor 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

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată – impactul este nesemnificativ - local, cu durată limitată, numai în zona frontului de lucru.

b) natura impactului – pozitiv, proiectul va contribui la îmbunătățirea calității aerului.

c) natura transfrontalieră a impactului: proiectul de investiție nu intră sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001.

d) intensitatea și complexitatea impactului – intensitatea impactului va fi mică, nu va conduce la modificări permanente în structurile și funcțiunile receptorilor;

e) probabilitatea impactului – redusă pe timpul realizării proiectului

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului – impactul lucrărilor asupra factorilor de mediu va debuta odată cu începerea execuției lucrărilor, se va manifesta termen scurt și este reversibil;

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 efectuării/neefectuării evaluării adecvate sunt următoarele:

- proiectul propus nu intra sub incidența art. 28 din OUG 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 intra sub incidența prevederilor art. 54 alin.1) lit. h) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;

- din punct de vedere hidrologic, proiectul propus este amplasat în Bazinul hidrografic

Siret:

Bazin hidrografic: Siret;
Curs de apă: Poiana;
Curs de apă: Vorona;

Cod b.h.: R;
Cod cadastral: XII.1.16.1.
Cod cadastral: XII. 1.16.

Pentru acest proiect titularul a obținut Avizul de gospodărire a apelor nr. 60 din 29 iulie 2019, emis de Sistemul de Gospodărire a Apelor Botoșani, care prevede:

1. Lucrări proiectate

1.1. Lucrări de drum

Drumul județean DJ 208H are punctul de pornire în intersecția DN 29 zona Baisa și trece prin satele Corni, Sarafinești, Poiana, Vorona și se termină în localitatea Vorona.

Sectoarele de drum din DJ 208H ce urmează să fie modernizate sunt cuprinse între km 0+000 – 6+000 (6,00 km) și km 12+600 – 19+100 (6,5 km).

▶ Profilul transversal

Sectoarele de drum județean DJ 208H cuprinse între km 0+000 - 6+000 și km 12+600 – 19+100 este un drum de categoria IV, clasa tehnică IV, cu parte carosabilă de 6,00 m și 2 acostamente de 1,00 m, din care benzi de încadrare 2x0,25 m.

Sistemul rutier pentru sectoarele de drum județean DJ 208H km 0+000 – 6+000 și km 12+600 – 19+100, propuse spre modernizare va avea următoarea alcătuire:

▪ DJ 208H km. 0+000 – 6+000

- Înlăturarea îmbracamintei bituminoase degradate;
- Scarificare și completare zestre existentă cu balast în grosime de minim 15 cm;
- Strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici în grosime de 22 cm;
- Geotextil cu rol antifisura;
- Strat de legatură din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- Strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

Sistemul rutier pentru amenajarea intersecției drumului județean cu drumul național DN 29 va fi unul echivalent cu cel al drumului național și va avea următoarea alcătuire :

- Geotextil cu rol anticontaminant;
- Strat de fundație din balast în grosime de 25 cm;
- Strat de baza din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici rutieri în grosime de 22 cm;
- Geotextil cu rol antifisură;
- Strat de bază din AB31,5 în grosime de 8 cm ;
- Strat de legatură din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- Strat de uzură din beton asfaltic tip MAS16 în grosime de 5 cm.

▪ DJ 208H km. 12+600 – 19+100

- Frezare îmbracaminte asfaltică degradată pe cca. 20 – 30%, plombare;
- Preluare denivelari din BAD 22,4 în grosime de 2-3 cm;
- Geotextil cu rol antifisură;
- Strat de legatură din BAD 22,4 în grosime de 6 cm;
- Strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

Acolo unde platforma drumului nu are lățimea corespunzătoare unui drum județean de clasa tehnica IV, s-au prevazut casete de lărgire stânga dreapta a drumului județean, cu lățimea de 1 m pentru a se asigura o platforma a drumului de 8,00 m .

Casetele de largire vor avea următoarea structură rutieră :

- Geotextil cu rol anticontaminant;
- Strat de fundație din balast în grosime de 25 cm;
- Strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici/puzzolanici rutieri în grosime de 22 cm;
- Geotextil cu rol antifisura;
- Strat de legatura din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- Strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

▶ Amenajare drumuri laterale

Drumurile laterale de acces în numar de 50 se vor amenaja pe o lungime de 25 m cu următoarea structură rutieră:

- Geotextil cu rol anticontaminant;
- Strat de fundatie din balast în grosime de 25 cm;
- Strat de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici/puzzolanici rutieri in grosime de 22 cm;
- Geotextil cu rol antifisura;
- Strat de legatura din BAD 22.4 în grosime de 6 cm;
- Strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 în grosime de 4 cm.

1.2. Lucrări de colectare și scurgere a apelor pluviale

▶ Podețe transversale și longitudinale

- Se vor executa 27 podețe transversale tubulare cu Dn 1000 mm și 50 podețe tubulare laterale cu Dn 600 mm.

▶ Rigole, șanțuri

- Pentru scurgerea și dirijarea apelor pluviale se vor realiza șanțuri betonate în lungime de 17174 ml și șanturi din pământ în lungime de 6850 ml.

1.3. Lucrări de pod

▪ POD PE DJ 208H LA KM 13+850 PESTE PARAUL POIANA

Având in vedere ca podul existent nu prezintă debușeul necesar pentru preluarea debitelor caracteristice, se impune demolarea acestuia și construcția unui pod nou, pe același amplasament.

▶ Caracteristici geometrice generale

- după structura de rezistenta: pod pe grinzi prefabricate
- după schema statică: grinda simplu rezemată
- după modul de execuție: pod pe grinzi prefabricate
- Numărul de deschideri și lungimea lor: 1 x 8,00 m
- Lățimea totala a podului: 11,70 m
- Lungimea totală a podului: 14,10 m
- Aparate de reazem: reazemare directa
- Tip infrastructuri: 2 culei cu elevații masive din beton
- Tip fundații: fundații directe

- Tipul îmbrăcămintei pe pod:	beton asfaltic
- Parapet pietonal	Parapet din otel zincat
- Parapeți de siguranță:	Parapet tip H4b zincat
- Racordări cu terasamentele:	Aripa din beton armat
- Apărări de maluri	Ziduri din gabioane
- Număr benzi de circulație:	2 benzi

▶ **Varianta provizorie de circulație**

Lucrarile de execuție a podului nou se vor desfășura cu devierea circulației pe o variantă provizorie construită în amonte de podul existent.

Varianta provizorie va fi alcătuită din elemente prefabricate de tip C2 dispuse câte 3 în sens transversal (asigurând un gabarit pentru zona carosabilă de 4,24m) și două în sens longitudinal.

Dupa execuția variantei provizorii de circulație, se deviază traficul pe aceasta, urmand a se demola podul existent.

▶ **Construcția culeelor**

Fundațiile podului sunt directe formate dintr-un bloc masiv de beton armat având adâncimea de 3,00 m cu o retragere la 1,50m , lățimea de 3,50m și lungimea de 10,50 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înalțime de 4,0 m pînă la reazem și o lungime de 10,30 m .

La rostul elevației fundației, aceasta are o latime de 1,20, retrăgându-se pînă la un 0,85 m în zona de reazem. Toată elevația este armată cu BST500.

Zidurile întoarse au o lungime de 3,00 m si sunt realizate din beton armat clasa C30/37.

Pe toata suprafața de beton aflată în contact cu mediul înconjurator, se va aplica o vopsea anticorozivă. Înainte de aplicarea vopselei, toată suprafața va fi amorsată.

▶ **Structura de rezistență a suprastructurii**

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este construită cu 16 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente L = 10,0 m, h = 0,52 m, tip dublu „T” , peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 7,80 m pentru zona carosabilă și de 1,70 m pentru trotuare.

Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Pe zona de montare a parapetului de siguranță și a parapetului pietonal, placa de suprabetonare se execută cu suport pentru montarea stâlpilor de parapet.

▶ **Cale de pod**

Sistemul rutier pe pe pod a fost adoptat în următoarea structură:

- hidroizolație așezată peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protecție hidroizolație din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP 16.

La marginea părții carosabile se montează parapet de siguranță, cu un nivel de protecție H4b, conform AND 593.

La margina trotuarului se montează parapeti pietonali confectionați din profile deschise galvanizate și nu din teava.

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de garda, se vor monta rosturi de dilatație ce vor asigura o deplasare de 30 mm.

▶ Rampe de acces

Se execută șfeturile de con pereate la fiecare capăt al podului.

Trecerea de la sistemul rutier rigid de pe pod la sistemul rutier elastic pe rampe de acces, se va face prin montarea la ambele capete ale podului de plăci de racordare cu lungimea de 6,0 m.

Se execută pe fiecare rampă câte o scară de acces sub pod.

Se execută pe fiecare rampă câte două casiuri de descărcare.

Parapetul de siguranță H4b montat pe pod se continuă pe fiecare rampa conform planului de situație.

▶ Lucrări de amenajare a albiei

La nivelul albiei au fost proiectate lucrări de calibrare și de protecție cu ziduri de gabioane. Zidurile de gabioane se vor executa pe 20 ml amonte și 10 ml aval.

Patul albiei se protejează cu o saltea de gabioane cu grosimea de 30 cm executată pe un strat de balast.

Gabionul 1,5x1,5x4 prevazut în proiect se va aseza pe o saltea de gabioane ce va depăși gabionul (în sens transversal) cu o lungime de 50 cm în spatele lui și 2,0 m în partea dinspre albie.

Gabionul și saltea de gabioane se confectioneaza din otel beton BST500S galvanizat cu diametrul de minim 14 mm, cu etrieri dispuși la maxim 1,0 m sau pot fi prefabricate, alcătuite din casete prefabricate din plasa de sârmă cu ochiuri hexagonale.

La ambele capete ale zidurilor de gabioane, se construiesc grinzi transversale (pinteni) cu secțiunea (1,50x0,50) m, din beton de clasa C35/45, care au rolul de a asigura stabilitatea lucrărilor de protecție. În fața grinzilor transversale se execută risberme din anrocamente, cu grosimea variabilă între 1,00 m și 0,50 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor.

▪ PODEȚ PE DJ 208H LA KM 15+415, PESTE TORENT

Având în vedere gravitatea proceselor de degradare, se impune demolarea podețului existent și construcția unui podeț nou, pe același amplasament care să asigure condiții optime de siguranță și confort pentru circulația rutieră și pietonală.

▶ Caracteristici geometrice generale

- după structura de rezistența:	Podet dalat prefabricat
precomprimata	
- după modul de execuție:	Podet dalat prefabricat
- Numărul de deschideri și lungimea lor:	1x4,00 m
- Lățimea totală a podului:	10,30 m
- Lungimea totală a podului:	4,90 m
- Aparată de reazem:	rezemare directă
- Tip infrastructuri:	culee din elemente prefabricate
tip L1	
- Tip fundații:	fundații directe
- Tipul îmbracamintii pe pod:	beton asfaltic
- Parapeți de siguranță:	Parapet tip H4b zincat

- Racordări cu terasamentele: Aripi din beton armat
- Apărari de maluri Ziduri din gabioane
- Număr benzi de circulație: 2 benzi

▶ Lucrări la nivelul infrastructurilor

- Execuția săpăturilor pentru realizarea blocurilor de fundație pentru cele 2 culei;
- Execuția săpăturilor pentru realizarea blocurilor de fundație pentru cele 4 aripi;
- Montarea elementelor prefabricate pentru cele 2 culei;
- Execuția aripilor din beton armat monolit;
- Matarea rosturilor dintre tronsoanele prefabricate;
- Aplicarea hidroizolației pe elementele prefabricate din bitum filerizat în 2 straturi

pe zonele care intră în contact cu umplutura de pământ.

▶ Lucrări la nivelul suprastructurii

- Suprastructura podețului este alcătuită din dale prefabricate tip D4 centrale și marginale;

- Dalele se montează pe culeele prefabricate tip L1 prin intermediul unui mortar de poză;

- Dalele se cimentează prin intermediul armăturilor de fixare în găurile existente în dale.

▶ Lucrări la nivelul căii de podeț

Se execută șapa suport a hidroizolației din beton C30/37 cu agregate de maxim 8 mm. Șapa va avea grosime variabilă de la minim 3 cm la interiorul curbei și pantă unică de 2% spre exterior.

Se montează hidroizolația din membrană performantă. Hidroizolația va avea durata de exploatare normală de minim 10 ani.

▶ Lucrări la nivelul rampelor de acces

- execuție consola dren și umplutură drenantă în spatele culeei;
- execuția aripilor monolite din beton armat;
- execută sistemul rutier nou pe rampe de acces pe o lungime de 25,0 m.

▶ Lucrări de reparații executate la nivelul albiei și malurilor

La nivelul albiei și a malurilor, în amplasamentul podețului, se vor executa următoarele lucrări:

Se execută lucrări de curățări de depuneri aluvionare și vegetație a albiei și a malurilor pe o lungime de aproximativ 20,0 m amonte și de 20,0 m aval.

Se execută ziduri de gabioane pe următoarele lungime:

- 10,00 m aval (măsurați de la aripă, pe axul albiei);
- 10 m amonte (măsurați de la aripă, pe axul albiei).

Între zidurile de gabioane albia se protejează cu un pereu din beton marca C35/45, dispus pe o saltea de gabioane de 30 cm grosime.

Aval și amonte de podet între zidurile de gabioane, la capatul acestora, se execută o grindă de capat cu secțiunea transversală având dimensiunile 1,2 x 0,60 m, iar pentru evitarea subspălării ei, se protejează cu un pat de anrocamente.

▪ POD PE DJ 208H LA KM 19+000 PESTE PARAUUL VORONA

Având în vedere ca podețul existent nu prezintă debușul necesar pentru preluarea debitelor caracteristice, se impune demolarea acestuia și construcția unui pod nou, pe aceeași amplasament.

▶ Caracteristici geometrice generale

- după structura de rezistență:	Pod pe grinzi prefabricate cu corzi aderente
- după modul de execuție:	Pod pe grinzi prefabricate
- Numărul de deschideri și lungimea lor:	1x12,00 m
- Lățimea totală a podului:	10,70 m
- Lungimea totală a podului:	19,10 m
- Aparate de reazem:	aparate de reazem neopren
- Tip infrastructuri:	culei masive din beton armat
- Tip fundații:	fundații directe
- Tipul îmbrăcămînții pe pod:	beton asfaltic
- Parapeți pietonali	Parapet metalic zincat
- Parapeți de siguranță:	Parapet tip H4b zincat
- Racordări cu terasamentele:	Aripi din beton armat
- Număr benzi de circulație:	2 benzi

► **Varianta provizorie de circulație**

Lucrările de execuție a podului nou se vor desfășura cu devierea circulației pe o variantă provizorie construită în amonte de podul existent.

Varianta provizorie este alcătuită din elemente prefabricate de tip C2 dispuse câte 3 în sens transversal (asigurând un gabarit pentru zona carosabilă de 4,24 m) și două în sens longitudinal. După execuția variantei provizorii de circulație, se deviază traficul pe aceasta, urmând a se demola podețul existent.

► **Construcția culeelor**

Fundațiile podului sunt directe formate dintr-un bloc masiv de beton armat având adâncimea de 3,20 m cu o retragere la 1,70m , lățimea de 4,50m și lungimea de 11,50 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 4,25 m respectiv 4,35 m până la reazem și o lungime de 11,10 m .

La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1,15 , retragându-se până la un 1,00 m în zona de reazem. Toată elevația este armată cu BST500.

Zidurile întoarse au o lungime de 3,50 m și sunt realizate din beton armat clasa C30/37.

Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul înconjurător, se va aplica o vopsea anticorozivă. Înainte de aplicarea vopselei, toată suprafața va fi amorsată.

► **Structura de rezistență a suprastructurii**

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este construită cu 17 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 12,0$ m, $h = 0,52$ m, tip dublu „T” , oblice 70% peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 7,80 m pentru zona carosabilă și de 1,70 m pentru trotuare.

Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Pe zona de montare a parapetului de siguranță și a parapetului pietonal, placă de suprabetonare se execută cu suport pentru montarea stâlpilor de parapet.

► **Cale de pod**

Sistemul rutier pe pod a fost adoptat în următoarea structură:

- hidroizolatie asezata peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protectie hidroizolatie din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP 16.

La marginea părții carosabile se monteaza parapet de siguranta, cu un nivel de protectie H4b, conform AND 593.

La margina trotuarului se monteaza parapeti pietonali confectionati din profile deschise galvanizate și nu din teava.

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație ce vor asigura o deplasare de 30 mm.

▶ Rampe de acces

Racordarea cu terasamentele se face cu aripi din beton armat monolit.

Trecerea de la sistemul rutier rigid de pe pod la sistemul rutier elastic pe rampe de acces, se va face prin montarea la ambele capete ale podului de placi de racordare cu lungimea de 6,0 m.

Se executa pe fiecare rampă câte o scară de acces sub pod.

Se execută pe fiecare rampă câte doua casiuri de descărcare.

Parapetul de siguranta H4b montat pe pod se continua pe fiecare rampa conform planului de situatie.

▶ Lucrări de amenajare a albiei

Patul albiei se protejeaza între aripi cu o saltea de gabioane cu grosimea de 30 cm executata pe un strat de balast. Salteaua se plachează cu un strat de beton monolit de clasa C30/37 în grosime de 15 cm.

La ambele capete ale saltelei de gabioane, se construiesc grinzi transversale (pinteni) cu sectiunea (1,50x0,60 m), din beton de clasa C35/45, care au rolul de a asigura stabilitatea lucrărilor de protecție. În fața grinzilor transversale se execută risberme din anrocamente, cu grosimea variabilă între 1,50 m și 0,70 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor.

2. Elemente hidraulice caracteristice în secțiunile de traversare

În urma întocmirii Studiului hidrologic și a breviarului de calcul pentru secțiunile în care exista traversarea cursurilor de apă care fac obiectul proiectului supus analizei, rezultă:

Nr crt	Cursul de apa	Sectiune de calcul	F (km ²)	Q max(m ³ /s)		Cota talveg sectiune pod	Cota (mdMN)		
				1%	5%		Q _{1%}	Q _{5%}	Cota intrados pod
1	c.a. Poiana	DJ 208H, km 13+850	5,6	35,0	19,0	275,61	277,90	277,00	278,15
2	Torent	DJ 208H, km 15+415	2,4	13,5	7,3	273,36	275,10	274,40	275,76
3	c.a. Vorona	DJ 208H, km 19+000	26,3	93,0	50,2	264,47	267,90	266,50	268,33

Avizul de gospodărire a apelor s-a emis cu următoarele condiții:

1. *Lucrările proiectate pentru modernizarea podurilor din beton vor trebui corelate cu lucrarile necesar a fi realizate pentru amenajarea și protecția albiei c.a. Poiana, Vorona si a torentului din localitatea Vorona, în concordanță cu normativele tehnice aflate în vigoare, fiind necesar a fi prevazute lucrări ce vor avea rol de asigurare a condițiilor corespunzătoare de racordare cu biefurile amonte și aval ale albiei astfel încat să fie eliminată orice posibilitate de producere a eroziunilor în albia minora a cursului de apă, responsabilitatea prevederii acestor lucrări revenin proiectantului lucrărilor. De asemenea, va trebui implementată Strategia națională de management al riscului la inundații pe termen mediu și lung aprobată prin Hotararii Guvernului nr. 846/2010 și respectarea prevederilor Ord. MMDD) nr. 1163/2007 privind aprobarea unor măsuri pentru îmbunătățirea soluțiilor tehnice de proiectare și realizare a lucrarilor hidrotehnice de amenajare și reamenajare a cursurilor de apă pentru atingerea obiectivelor de mediu din domeniul apelor. Soluțiile adoptate nu vor trebui în nici un caz să aducă atingere stării corpului de apă ori sa conduca la deteriorarea stării/potențialului ecologic al acestuia.*

2 Proiectantul lucrărilor este direct răspunzător de eventualele efecte negative produse asupra albiei și malurilor c.a. Poiana, Vorona si a torentului din localitatea Vorona, dacă acestea apar ca urmare a implementării unor soluții tehnice insuficient fundamentate de studii de teren ori de nerespectarea prescripțiilor tehnice de specialitate aplicabile pentru categoriile de lucrări proiectate sau ale legislației specifice aflate în vigoare.

3. Înainte de începerea lucrărilor de execuție beneficiarul va transmite la S.G.A. Botoșani graficul de desfășurare a lucrărilor pe faze de execuție, cu termene intermediare și finale, în care vor fi prevăzute: *perioada și durata de execuție, măsuri și mijloace de intervenție în cazul înregistrării unor debite de viitură pe perioada execuției lucrărilor, responsabilități și termene de intervenție.* Punerea în siguranță a utilajelor și lucrărilor în perioade de ape mari cade în sarcina executantului lucrărilor.

4. Înainte de începerea execuției lucrărilor, dar și după finalizarea lor, beneficiarul va încheia un proces verbal cu S.G.A. Botoșani privitor la starea tehnică a albiei și malurilor c.a. Poiana, Vorona si a torentului din localitatea Vorona, pe sectorul pe care se prevede realizarea lucrărilor proiectate.

5. Execuția lucrărilor la podurile propuse se va desfășura în afara perioadelor de ape mari; pe toată perioada de realizare a lucrărilor executantul va solicita autorității competente de gospodărire a apelor date privind prognoza debitelor pe c.a. Poiana, Vorona si a torentului din localitatea Vorona în secțiunea de amplasare a podurilor.

6. Utilajele folosite la realizarea lucrărilor proiectate, la terminarea programului de lucru, vor fi scoase în afara zonelor inundabile.

7. Beneficiarul și constructorul sunt responsabili pentru asigurarea mijloacelor și măsurilor de intervenție operativă în caz de necesitate (accidente, fenomene hidrometeorologice periculoase, etc.), pe toată perioada de execuție a lucrărilor.

8. Lucrările proiectate vor trebui să asigure funcționarea în siguranța a lucrării de artă și să nu genereze inundarea locală a terenurilor riverane.

9. Pe toată durata execuției, precum și după punerea în funcțiune este strict interzis a se efectua deversări/descărcări de ape uzate, deșeuri lichide sau solide, carburanți sau lubrifianți în ape de suprafață sau subterane, sau depozitarea unor astfel de substanțe și deșeuri în zonele de protecție ale resurselor de apa sau în zonele de protecție sanitară stabilite conform H.G nr. 930/2005.

10. Executantul lucrărilor este direct raspunzator de eventualele efecte negative produse asupra albiei și malurilor cursului de apă, dacă acestea apar ca urmare a execuției necorespunzătoare a lucrărilor proiectate pe sectorul de traversare analizat ori în zonele adiacente acestuia.

11. La realizarea fiecărei categorii de lucrări din cele proiectate se vor respecta întocmai tehnologiile specifice de pregătire și punere în operă; executantul lucrărilor va trebui să desemneze personal specializat pentru fiecare categorie de lucrări.

12. Beneficiarul avizului are obligația ca pe perioada de execuție a lucrărilor să asigure scurgerea normală a apelor în albia cursurilor de apă c.a. Poiana, Vorona și a torentului din localitatea Vorona.

13. *Beneficiarul are obligația de a prevedea montarea de mire hidrometrice pe podurile propuse peste c.a. Poiana, Vorona și a torentului din localitatea Vorona, amplasarea și montarea acestora facându-se împreună cu specialiștii din cadrul A.B.A. Prut-Bârlad.*

14. *Se vor respecta întocmai prevederile Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare, privitoare la modul de folosire a zonelor de protecție ce se instituie în lungul cursului de apă, definite conform Anexei nr. 2 la Legea Apelor, precum și cele privitoare la utilizarea terenurilor din albia minora a c.a. Poiana, Vorona și a torentului din localitatea Vorona.*

15. Beneficiarul are obligația conformării cu prevederile art.33-alin.6¹) din Legea Apelor nr. 107/1996 (actualizată), potrivit căruia *proprietarii/administratorii lucrărilor inginerești de artă (poduri) sunt obligați să asigure secțiunea optimă de scurgere a apelor, pe cheltuiala proprie, în limita a două lungimi ale lucrării de artă (poduri) în albia majoră în amonte și în limita unei lungimi a lucrării de artă (poduri) în albia minora aval, pentru a respecta parametrii avizați.*

16. La terminarea lucrărilor se vor dezafecta toate lucrările provizorii, se vor îndepărta materialele folosite la execuție și se vor degaja zonele de lucru de resturile de materiale rezultate din lucrările de execuție sau excavare.

17. Beneficiarul va informa publicul privind intenția sa referitoare la investiția propusă conform prevederilor Ordinului M.M.G.A. nr. 1044/2005, pentru aprobarea *Procedurii privind consultarea utilizatorilor de apă, riveranilor și publicului la luarea deciziilor în domeniul gospodăririi apelor.*

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:

a) Investiția se va realiza cu respectarea documentației tehnice depuse precum și a normativelor și prescripțiilor tehnice specifice construirii proiectului, a legislației de mediu în vigoare.

b) Se vor respecta cu strictețe limitele și suprafețele destinate organizării de șantier, a modului de depozitare a materialelor de construcție și a rutelor alese pentru transportul materialelor de construcție.

c) Se interzic lucrările de întreținere și reparații la utilajele și mijloacele de transport în cadrul obiectivului de investiții (acestea se vor realiza numai prin unități specializate).

d) Pe perioada de execuție a lucrărilor se vor lua toate măsurile care se impun pentru evitarea contaminării solului cu produse petroliere, provenite de la utilaje.

- e) Lucrările vor fi executate fără a produce disconfort prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații.
- f) Managementul deșeurilor generate de lucrările de construcții va fi în conformitate cu legislația specifică de mediu și va fi în responsabilitatea titularului de proiect cât și a constructorului.
- g) Se vor realiza spații special amenajate pentru colectarea selectivă a tuturor categoriilor de deșeuri produse, în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor.
- h) Se interzice depozitarea materialelor de construcții și a deșeurilor rezultate pe spații verzi sau în locuri neamenajate în acest scop. Acestea se vor depozita astfel încât să nu creeze disconfort locuitorilor din zonă.
- i) Se vor respecta prevederile HG nr. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor.
- j) Activitățile care produc mult praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se vor umecta suprafețele de lucru.
- k) Se vor verifica periodic utilajele și mijloacele de transport în ceea ce privește nivelul de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament și punerea în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.
- l) După terminarea lucrărilor, se vor îndepărta resturile de materiale de construcții și se va reface cadrul natural afectat în timpul execuției lucrărilor.
- m) La finalizarea proiectului APM Botoșani verifică respectarea prevederilor deciziei etapei de încadrare. Procesul-verbal întocmit se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.
- n) Prevederile prezentului act se pot revizui în condițiile specificate în art. 41, din Legea nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, în cazul în care se constată apariția unor elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii a etapei de încadrare.

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.

Decizia etapei de încadrare se anexează aprobării de dezvoltare și face parte integrantă din aceasta.