

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. 7967/04.07.2019;

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,

Agencia 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 294A, Avrămeni-Panaitoia-D.Cantemir-DN 24C, km 2+100-9+910”**, amplasament situat în intravilanul și extravilanul comunelor Avrămeni și Mitoc, 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 294A se afla in proprietatea Județului Botoșani, este situat în intravilanul și extravilanul comunelor Avrămeni și Mitoc.

Drumul judetean DJ 294A are punctul de pornire în intersecția DN 29 cu DJ 294A (Avrămeni) și trece prin satele Timuș, Panaitoia, D. Cantemir și se încheie, după parcurgerea a 14,6 km, în satul Mitoc.

Sectorul de drum supus modernizării începe dinspre localitatea Avrămeni km 2+100 și se termină la intersecția DJ 294A cu DN 24C la kilometrul 9+910.

Sectorul de drum județean DJ 294A km 2+100 - 9+910 are lungimea de 7810 m, lățimea părții carosabile de 6 m și platforma drumului de 8 m, încadrându-se în clasa tehnică IV.

Planeitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare, fapt ce împiedică desfășurarea normală a circulației ca urmare a lipsei unei îmbrăcămînți rutiere moderne, iar starea îmbrăcămînții actuale conduce la frânări și accelerări frecvente, la zgomot, la vibrații etc., prezentand o serie de defecțiuni specifice drumurilor pietruite, de tipul: gropilor, denivelărilor și fâgașelor.

În profil transversal, panta nu este asigurată, nepermițând scurgerea apelor de pe partea carosabilă, fapt ce conduce la băltirea ei și implicit la degradarea sistemului rutier existent.

Scurgerea apelor pe drumurile studiate în general este deficitară.

Neîntreținerea șanțurilor laterale a făcut ca depunerile de material de pe acostament să îngreuneze scurgerea apelor meteorice.

Sistemul de colectare și evacuare a apelor pluviale este alcătuit din șanțuri și podețe care datorită neîntreținerii periodice au condus la scurgerea apei pe partea carosabilă și implicit la degradarea acesteia.

În amonte și în aval de podețele subdimensionate, în perioadele ploioase se produc eroziuni.

Traseul proiectat al sectorului de drum județean în plan va urmări traseul existent.

Proiectarea verticală a drumului județean DJ 294A km 2+100-9+910 a fost realizată adoptând un sistem nou suplu cu grosimea totală de 57 cm.

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

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

Se vor realiza:

- șanțuri betonate în lungime de 12135 ml.
- șanțuri din pământ în lungime de 3150 ml.

Pentru dirijarea și evacuarea apelor meteorice colectate de șanțurile din pământ cât și cele betonate este necesară execuția de 8 podețe transversale cu diametrul $D=\phi$ 1000.

Lucrările de modernizare a drumului DJ 294A km 2+100–9+910 parcurg următoarele etape:

- pregătirea organizării de șantier;
 - lucrări la drum
- terasamente
- podețe transversale
- sistem rutier
- șanțuri
- drumuri laterale
- montare parapet
 - lucrări la poduri
- infrastructura

- suprastructura
- rampe de acces
- cale pe pod
- albie
- dezafectarea organizării de șantier

Lucrări proiectate

A. Lucrări de drum

Proiectarea verticala a drumului județean DJ 294A km. 2+100 - 9+910 a fost realizată adoptând un sistem nou suplu cu grosimea totala de 57 cm.

Sectorul de drum județean DJ 294A cuprins între km 2+100 - 9+910 este un drum de categoria IV, clasă 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 sectorul de drum propus spre modernizare va avea următoarea alcatuire:

- 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 legatură 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 carosabilă 2x2.00 m
- acostamente 2x0,50 m

Sistemul rutier pentru drumurile de acces va avea următoarea alcătuire:

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

Scurgerea apelor, șanturi și rigole

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

Pentru scurgerea și dirijarea apelor pluviale se vor realiza șanturi 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:

- șanturi betonate în lungime de 12135 ml.
- șanturi din pământ în lungime de 3150 ml.

Pentru dirijarea și evacuarea apelor meteorice colectate de șanțurile din pământ cât și cele betonate este necesară execuția de 11 podețe transversale cu diametrul $D=\phi$ 1000, 2 podețe tip C2 și patru poduri noi.

Siguranta circulatiei

Sunt prevazute marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulație, cât și marcaj rutier pe benzile de încadrare ale drumului.

B. Lucrări de pod

1. Pod pe DJ 294A la km 3+200 peste râul Volovăț

Având in vedere ca podul existent nu prezinta debușeul 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 din beton precomprimat
- după schema statică: grindă simplu rezemată
- după modul de execuție: pod pe grinzi prefabricate
- numărul de deschideri și lungimea lor: 1 x 26,00 m
- lățimea totala a podului: 10,40 m
- lungimea totala a podului: 32,70 m
- aparate de reazem: aparate de reazem din neopren
- tip infrastructuri: 2 culei cu elevații masive din beton
- tip fundații: fundații pe piloți forati $\phi 1,08\text{m}$, $L=8,00\text{m}$
- tipul îmbrăcăminte pe pod: beton asfaltic
- parapete de siguranță: parapet tip H4b zincat
- racordări cu terasamentele: sferturi de con pereate
- apărări de maluri: ziduri din gabioane
- număr benzi de circulație: 2 benzi

Varianta constructivă de realizare a investitiei

Organizarea de șantier

Se execută organizarea de șantier și platforma de depozitare a grinzilor prefabricate din beton precomprimat $L = 26,00\text{ m}$, $h = 1,05\text{ m}$, tip „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 alcatuită din elemente prefabricate de tip C2 dispuse câte 3 în sens transversal (asigurând un gabarit pentru zona carosabila de 4,24 m) și 4 in 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 clasa C16/20.

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 de tip indirect pe câte 4 piloți cu diametrul de 1,08 m și fisa de 8,0 m, dispuși pe un rand.

Piloții sunt dispuși la o distanță de 2,65 m interax în sens transversal podului și se

încastrează 3.77 m în stratul de argilă marnoasă cenușie albăstruie. La partea superioară sunt solidarizați sunt cu un radier din beton armat cu lățimea de 3,00 m, lungimea de 10,50 m și înălțimea de 1,00 m.

Piloții se execută din beton clasa C25/30 și radierul se execută din beton clasa C30/37.

Pe toate suprafețele în contact cu pământul se va aplica o hidroizolație cu o soluție pe bază de bitum.

Pe toata suprafața de beton aflată în contact cu mediul înconjurător se va aplica o vopsea anticorozivă.

Structura de rezistență a suprastructurii

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este formată din 8 grinzi prefabricate din beton precomprimat $L = 26,0$ m, $h = 1,05$ m, tip „T”, peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit C 35/45 cu grosime variabilă de la 17 la 26 cm.

Pe reazeme grinzile sunt solidarizate prin intermediul unor antretoaze de capăt.

Se realizează un gabarit de 9,0 m pentru zona carosabilă. Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor la gurile de scurgere și la casiurile de la capetele podului.

Calea pe pod

Sistemul rutier pe pod a fost adoptat în următoarea structură:

- hidroizolație 1 cm așezată peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protecție hidroizolație din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP16.

La marginea părții carosabile se monteaza parapet de siguranță.

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație.

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 6,0m.

Se execută pe fiecare rampă (stânga-dreapta) câte o scară de acces sub pod.

Se execută pe fiecare rampă câte două casiuri de descărcare.

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 execută pe 67.00 ml amonte și 39.00 ml aval.

2. Pod pe DJ 294A la km 3+570 peste paraul Zoițani

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: 1x8,00 m
- lățimea totală a podului: 10,40 m
- lungimea totală a podului: 14,10 m
- aparate de reazem: rezemare directă
- tip infrastructuri: culei masive din beton armat
- tip fundații: fundații directe
- tipul îmbracamintii pe pod: beton asfaltic
- parapeteți de siguranță: parapet tip H4b zincat
- racordări cu terasamentele: sferturi de con protejare cu pereu din

beton

- apărări de maluri: ziduri din gabioane
- număr benzi de circulație: 2 benzi

Varianta constructivă de realizare a investiției

Organizarea de șantier

Se execută organizarea de șantier și platforma de depozitare a grinzilor prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 8,0$ m, $h = 0,42$ m, tip „T întors”.

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 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 clasa C16/20.

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 3.00 m cu o retragere la 1.50 m, lățimea de 3.50 m și lungimea de 10.30 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 3.20-3.40 m până la reazem și o lungime de 10.10 m.

La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1.20 m, retrăgându-se până la 0.85 m în zona de reazem. Bancheta de rezemare este de 55 cm și este realizată în trepte. Toată elevația este armată cu BST500.

Se prevăd 4 dispozitive antiseismice metalice.

Zidurile întoarse au o lungime de 3.00 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 alcătuită din 15 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 8,00$ m, $h = 0,42$ m, tip „T

intors” , peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 9,0 m pentru zona carosabilă. Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Suprastructura se execută cu panta transversală unică de 4.5%.

Calea pe pod

Sistemul rutier 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 BAP16.

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

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație cu deplasarea de 30 mm.

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 rampă câte o scară de acces sub pod.

Se execută pe fiecare rampă câte două casiuri de descarcare.

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

Lucrari de amenjare 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 20.00 ml amonte și 10.00 ml aval.

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

Gabionul 1,50x1,50x4.00 se va așeza pe o saltea de gabioane ce va depăși gabionul (în sens transversal) cu o lungime de 2.50 m în partea dinspre albie.

Gabionul și salteaua de gabioane se confecționează din oțel 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 plasă 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 0,70 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor pereului.

3. Pod pe DJ 294A la km 4+120 peste pârâul Zoițani

Având în vedere ca podetul existent nu prezintă debușeul 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:	1x8,00 m
- lățimea totală a podului:	10,40 m
- lungimea totală a podului:	14,10 m
- aparate de reazem:	rezemare directă
- tip infrastructuri:	culei masive din beton armat
- tip fundații:	fundații directe
- tipul îmbracamintii pe pod:	beton asfaltic
- parapete de siguranță:	Parapet tip H4b zincat
- racordări cu terasamentele:	sferturi de con protejare cu pereu din beton
- aparari de maluri	ziduri din gabioane
- număr benzi de circulație:	2 benzi

Varianta constructivă de realizare a investiției:

Organizarea de șantier

Se execută organizarea de șantier și platforma de depozitare a grinzilor prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente L = 8,0 m, h = 0,42 m, tip „T întors”.

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 și aripile se pozează pe o fundație din beton simplu clasa C16/20.

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

Dupa 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 3.00 m cu o retragere la 1.50 m, lățimea de 3.50 m și lungimea de 10.30 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 3.15-3.20 m până la reazem și o lungime de 10.10 m.

La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1.20 m, retrăgându-se până la 0.85 m în zona de reazem. Bancheta de rezemare este de 55 cm și este realizată în trepte. Toată elevația este armată cu BST500.

Se prevăd 4 dispozitive antiseismice metalice.

Zidurile întoarse au o lungime de 3.00 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 alcătuită din 15 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 8,00$ m, $h = 0,42$ m, tip „T intors”, peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 9,0 m pentru zona carosabilă. Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Suprastructura se execută cu panta transversală tip acoperiș de 2.0%.

Calea pe pod

Sistemul rutier 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 BAP16.

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

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație cu deplasarea de 30 mm.

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 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 rampă.

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 20.00 ml amonte și 10.00 ml aval.

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

Gabionul $1,50 \times 1,50 \times 4,00$ se va așeza pe o saltea de gabioane ce va depăși gabionul (în sens transversal) cu o lungime de 2.50 m în partea dinspre albie.

Gabionul și salteaua de gabioane se confecționează din oțel 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 plasă de sârmă cu ochiuri hexagonale.

La ambele capete ale zidurilor de gabioane, se construiesc grinzi transversale (pinteni) cu secțiunea $(1,50 \times 0,50)$ 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 0,70 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor pereului.

4. Podeț pe DJ 294A la km 6+440 peste pârâul Răchita

Podul va avea următoarele caracteristici geometrice generale:

- după structura de rezistență: dala din elem. prefabricate din beton precomprim
- după schema statică: dala simplu rezemată
- după modul de execuție: elemente dalate prefabricate
- numărul de deschideri și lungimea lor: 1 deschidere cu lumina de 3,00 m
- lățimea totală a podului: 10,40 m
- lungimea totală a podului: 3,90 m
- aparate de reazem: rezemare directă
- tip infrastructuri: 2 culei cu elevații masive din beton
- tip fundații: fundații directe, de suprafață, din beton simplu
- tipul îmbrăcăminte pe pod: beton asfaltic
- parapete de siguranță: parapet tip H4b zincat
- racordări cu terasamentele: aripi din beton
- apărări de maluri: pereu din beton
- număr benzi de circulație: 2 benzi

Lucrarile se vor executa în următoarea ordine tehnologică:

Lucrări de reparații curente la nivelul suprastructurii podețului

Lucrările se vor executa pe jumătate din lățimea căii pe podeț, prin devierea alternativă, semaforizată, a circulației rutiere pe câte o bandă de circulație.

- se deviază circulația rutiera pe o bandă de circulație.
- se demolează grinda parapetului din beton armat.
- se demolează îmbrăcămintea căii pe o bandă de circulație.

- se execută lucrări de reparații la nivelul elementelor dalate prefabricate: demolarea betonului segregat sau carbonat, curățarea de rugină a barelor de armătură, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- se execută lucrări de reparații la nivelul grinzilor de solidarizare transversală a elementelor dalate prefabricate: demolarea betonului segregat sau carbonat, curățarea de rugină a barelor de armătură, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- se montează conectori metalici în găuri forate în elementele dalate prefabricate.

- se construiește o placă de suprabetonare din beton armat, cu o lățime care să asigure o parte carosabilă cu lățimea de 7,00 m, două acostamente cu lățimea de 1,00 m fiecare și două grinzi de parapet cu lățimea $S_p=0,50$ m, rezultând o lățime totală de 10,00 m.

Placa de suprabetonare se construiește cu console de 0,925 m lățime.

- se aplică o vopsea de protecție anticorozivă pe fața văzută a suprastructurii podețului.

- se execută lucrările de reparații la nivelul suprastructurii, în aceeași ordine tehnologică, pe cealaltă jumătate din lățimea căii pe podeț.

Lucrări de reparații curente executate la nivelul culeelor

Lucrările de reparații se vor executa fără întreruperea circulației rutiere pe pod, în următoarea ordine tehnologică:

- se deviază albia scurgerii astfel încât să se asigure accesul la fiecare culee.

- se execută lucrări de reparații la nivelul blocului de fundație a culeelor: demolarea stratului de beton degradat, închiderea și injectarea fisurilor, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- se execută lucrări de reparații la nivelul elevației culeelor: demolarea stratului de beton degradat, curățarea de rugină a barelor de armatură corodate și pasivizarea lor, închiderea și injectarea fisurilor, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- se execută lucrări de reparații la nivelul banchetei de rezemare pe culei: demolarea stratului de beton degradat, curățarea de rugina a barelor de armatură corodate și pasivizarea lor, închiderea și injectarea fisurilor, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- se execută lucrări de reparații la nivelul aripilor de racordare, a rostului vertical de racordare cu elevația culeelor și la racordarea capetelor aripilor cu terasamentele din rampele de acces.

- se aplică o vopsea de protecție anticorozivă pe întreaga suprafața a infrastructurii podului.

3. Lucrări de reparații curente executate la nivelul căii pe podeț

Lucrările de reparații se vor executa pe jumătate din lățimea căii, prin devierea alternativă, semaforizată, a circulației rutiere pe câte o bandă de circulație, în următoarea ordine tehnologică:

- se montează un parapet de protecție a circulației rutiere pe podeț de tip foarte greu, care se prelungeste pe rampele de acces.

- se montează șapa hidrofugă pe podeț, compusă din șapa suport, hidroizolație și șapa de protecție. Se asigură racordarea șapei hidrofuge la grinda parapetului și pe spatele culeelor.

- se execută îmbrăcămintea căii pe zona carosabilă și acostamente.

- se montează cordoane de impermeabilizare a căii pe podeț.

- se execută lucrările de reparații în aceeași ordine tehnologică, pe cealaltă jumătate din lățimea căii pe podeț.

Lucrări de reparații curente executate la nivelul albiei cursului de apă

La nivelul albiei cursului de apă lucrările de reparații se vor executa pe 30,0 m în amonte și aval, în următoarea ordine tehnologică:

- se îndepărtează depunerile aluvionare din albia aval a podețului.

- se execută lucrări de reparații la nivelul pereului din beton construit pentru protecția albiei și a malurilor.

- la capătul aval al pereului de protecție a albiei, se execută o grindă de beton simplu turnat monolit, pe toată lățimea albiei și a malurilor, cu rolul de a împiedica subspălarea pereului.

- în fața grinzii de capăt, se execută un blocaj din anrocamente din blocuri de piatră brută cu o lungime minimă de 3,00 m și o grosime minimă de 0,50 m.

- se execută lucrări de taluzare a terasamentelor pe ambele maluri ale albiei aval, pe lungimea albiei protejate cu pereu din beton.

- se execută toate lucrările menționate anterior, inclusiv pereul din beton, în amonte de podeț, pe aceeași lungime.

Lucrări de reparații curente executate la nivelul rampelor de acces

La nivelul rampelor de acces, lucrările de reparații se vor executa pe jumătate din lățimea căii pe rampe, prin devierea alternativă, semaforizată, a circulației rutiere pe câte o bandă de circulație, în următoarea ordine tehnologică:

- se execută lucrări de lărgire a terasamentelor în ambele rampe de acces, astfel încât să se asigure accesul pietonilor pe acostamentele căii pe podeț.

- se execută lucrări de taluzare a terasamentelor din rampele de acces.
- se execută lucrări de reparații la nivelul acostamentelor.
- se montează un parapet de protecție a circulației rutiere pe rampele de acces.
- se execută lucrări de reparații la nivelul părții carosabile pe rampele de acces.
- se construiesc casii de descărcare a apelor pluviale pe la capetele podețului.
- se construiesc scări de acces sub podeț a personalului de întreținere.

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 lucrări privind infrastructura rutieră- realizare și modernizare căi de comunicație, conform Certificatului de Urbanism nr. 230/03.08.2018 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 mărirea 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 salbatice, 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 Prut:

Bazin hidrografic:	Prut;	Cod b.h.: P;
Curs de apă:	Volovăț;	Cod cadastral: XIII.1.8.
Curs de apă:	Zoițani;	Cod cadastral: XIII. 1.8.1b
Curs de apă:	Răchita;	Cod cadastral: XIII.1.8.2

Pentru acest proiect titularul a obținut Avizul de gospodărire a apelor nr. 61 din 29 iulie 2019, emis de Sistemul de Gospodărire a Apelor Botoșani, care prevede:

1. Lucrări proiectate

1.1. Lucrări de drum

Tronsonul de drum județean DJ 294A are punctul de pornire în intersecția DN 29 cu DJ 294A (Avrămeni) și trece prin satele Timuș, Panaitoiaia, D. Cantemir și se încheie după parcurgerea a 14,6 km, în satul Mitoc. Sectorul de drum județean DJ 294A ce urmează să fie modernizat (km. 2+100 - 9+910), are lungimea de 7810 m.

▶ Profilul transversal

- 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 2 x 0,25 m;
- declivitatea minimă este de 0,4% pe o lungime de 167,00 m;
- declivitatea maximă este de 10,00% pe o lungime de 135 m;
- raza verticală minimă este de 1200 m;
- raza verticală maximă este de 14100 m.

▶ Sistemul rutier

- 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 legatură 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 număr de 24 se vor amenaja pe o lungime de 25 m cu următoarea structură rutieră:

- Geotextil cu rol anticontaminant;
- Strat din balast în grosime de 25 cm;
- Strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici/puzzolanici rutieri în grosime de 22 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.

1.2. Lucrări de colectare și scurgere a apelor pluviale

▶ Podețe transversale și longitudinale

- Se vor executa 11 podețe transversale tubulare cu Dn 1000 mm, 2 podețe transversale tip C2 și 24 podețe tubulare laterale cu Dn 600 mm.

▶ Rigole, șanțuri

- Pentru scurgerea și dirijarea apelor pluviale se vor realiza șanțuri betonate în lungime de 12135 ml și șanțuri din pământ în lungime de 3150 ml.

1.3. Lucrări de pod

▪ **POD PE DJ 294A LA KM 3+200 PESTE RAUL VOLOVĂȚ**

Având în vedere ca podul existent nu prezintă debușeul 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 din beton precomprimat

- după schema statică: grindă simplu rezemată
- după modul de execuție: pod pe grinzi prefabricate
- Numărul de deschideri și lungimea lor: 1 x 26,00 m
- Lățimea totală a podului: 10,40 m
- Lungimea totală a podului: 32,70 m
- Aparată de reazem: aparate de reazem din neopren
- Tip infrastructuri: 2 culei cu elevații masive din beton
- Tip fundații: fundații pe piloni forati ϕ 1,08m, L=8,00m
- Tipul îmbrăcămintei pe pod: beton asfaltic
- Parapeți de siguranță: Parapet tip H4b zincat
- Racordări cu terasamentele: sferturi de con pereate
- Apărări de maluri: Ziduri din gabioane
- 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 alcatuită din elemente prefabricate de tip C2 dispuse câte 3 în sens transversal (asigurând un gabarit pentru zona carosabilă de 4,24 m) și 4 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 de tip indirect pe câte 4 piloți cu diametrul de 1,08 m și fișa de 8,0 m, dispuși pe un rând.

Piloții sunt dispuși la o distanță de 2,65 m interax în sens transversal podului.

Piloții se încastrează 3,77 m în stratul de argilă marnoasă cenușie albastruie.

Piloții sunt solidarizați la partea superioară cu un radier din beton armat cu lățimea de 3,00 m, lungimea de 10,50 m și înălțimea de 1,00 m.

Piloții se execută din beton clasa C25/30 și radiatorul se execută din beton clasa C30/37.

După execuția radiatorilor, se execută elevația culeilor.

Pe toate suprafețele în contact cu pământul se va aplica o hidroizolație cu o soluție pe bază de bitum.

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 formată din 8 grinzi prefabricate din beton precomprimat $L = 26,0$ m, $h = 1,05$ m, tip „T”, peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit C 35/45 cu grosime variabilă de la 17-26 cm.

Pe reazeme grinzile sunt solidarizate prin intermediul unor antretoaze de căpat.

Se realizează un gabarit de 9,0 m pentru zona carosabilă. Peste placa de beton se execută straturile căii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor la gurile de scurgere și la casiurile de la capetele podului.

▶ **Cale de pod**

Sistemul rutier pe pod a fost adoptat în următoarea structură:

- hidroizolație 1 cm modernă așezată peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protecție hidroizolație din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP16.

La marginea părții carosabile se montează parapet de siguranță, cu un nivel de protecție H4b, conform AND 593 care se prelungesc pe rampele podului.

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație.

▶ **Rampe de acces**

Se execută sferturile de con pereate la fiecare capat 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 (stânga-dreapta) 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 rampă 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 67,00 ml amonte și 39,00 ml aval.

Pentru a asigura stabilitatea și împiedica producerea subspălarilor zidurilor de gabioane ultimii 5,0 m se vor încadra în malurile albiei.

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

Zidul de gabioane va fi compus dintr-un gabion cu secțiunea 1,50 x 1,50 m, dispus pe o saltea de gabioane cu secțiunea 5,00 x 0,30 m. Sub pod în fața culeelor va fi dispusă o saltea de gabioane cu secțiunea 3,50 x 0,30 m.

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

▪ **POD PE DJ 294A LA KM 3+570 PESTE PARAUUL ZOIȚANI**

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:	1x8,00 m
- Lățimea totală a podului:	10,40 m
- Lungimea totală a podului:	14,10 m
- Aparare de reazem:	rezemare directă
- Tip infrastructuri:	culei masive din beton armat
- Tip fundații:	fundații directe
- Tipul îmbrăcămînții pe pod:	beton asfaltic
- Parapeți de siguranță:	Parapet tip H4b zincat
- Racordări cu terasamentele:	sferturi de con protejare cu pereu din beton
- Aparări de maluri	Ziduri din gabioane
- 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 alcatuită 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 3,00 m cu o retragere la 1,50 m, lățimea de 3,50 m și lungimea de 10,30 m.

Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 3,20-3,40 m până la reazem și o lungime de 10,10 m .

La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1,20 m, retragându-se până la un 0,85 m în zona de reazem. Bancheta de rezemare este de 55 cm și este realizată în trepte. Toată elevația este armată cu BST500.

Se prevad 4 dispozitive antiseismice metalice.

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

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

▶ Structura de rezistență a suprastructurii

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este alcătuită din 15 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 8,00$ m, $h = 0,42$ m, tip „T intors” , peste care este turnata o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 9,0 m pentru zona carosabilă. Peste placa de beton se execută straturile caii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Suprastructura se executa cu pantă transversală unica de 4,5%.

▶ Cale de pod

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

- hidroizolatie asezată peste placa de suprabetonare;
- 3 cm protectie hidroizolatie din BA8 ;
- 4 cm BAP16 ;
- 4 cm BAP16.

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

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație cu deplasarea de 30 mm.

▶ 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 6,0m.

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

Se execută pe fiecare rampa câte două casiuri de descărcare.

Parapetul de siguranța H4b montat pe pod se continua 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 20,00 ml amonte și 10,00 ml aval.

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

Gabionul 1,50 x 1,50 x 4,00 prevazut în proiect se va aseza pe o saltea de gabioane ce va depași gabionul (în sens transversal) cu o lungime de 2,50 m în partea dinspre albie.

Gabionul și salteau de gabioane se confectionează 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 plasă de sârmă cu ochiuri hexagonale.

La ambele capete ale zidurilor de gabioane, se construiesc grinzi transversale (pinteni) cu secțiunea (1,50×0,50 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 variabila între 1,00 m și 0,70 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor pereului.

▪ **POD PE DJ 294A LA KM 4+120 PESTE PARAU ZOIȚANI**

Având în vedere ca podetul existent nu prezintă debușeul 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:	1x8,00 m
- Lățimea totală a podului:	10,40 m
- Lungimea totală a podului:	14,10 m
- Aparat de reazem:	rezemare directă
- Tip infrastructuri:	culei masive din beton armat
- Tip fundații:	fundații directe
- Tipul îmbracamintii pe pod:	beton asfaltic
- Parapeți de siguranță:	Parapet tip H4b zincat
- Racordări cu terasamentele:	sferturi de con protejare cu pereu din beton
- Apărari de maluri:	Ziduri din gabioane
- 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 3,00 m cu o retragere la 1,50 m, lățimea de 3,50 m și lungimea de 10,30 m. Fundația este realizată din beton C25/30 armat cu BST500S.

- Elvațiile sunt alcătuite din beton C30/37 și au o înălțime de 3,15-3,20 m până la reazem și o lungime de 10,10 m .

- La rostul elevației fundației, aceasta are o lățime de 1,20 , retragându-se până la un 0,85 m în zona de reazem. Bancheta de rezemare este de 55 cm și este realizată în trepte. Toata elevatia este armată cu BST500.

- Se prevad 4 dispozitive antiseismice metalice;

- Zidurile întoarse au o lungime de 3,00 m și este realizat din beton armat clasa C30/37.

- Pe toată suprafață de beton aflata în contact cu mediul înconjurator, se va aplica o vopsea anticoroziva. Înainte de aplicarea vopselei, toată suprafața va fi amorsată.

▶ Structura de rezistență a suprastructurii

Structura de rezistență a suprastructurii podului nou este alcătuită din 15 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 8,00$ m, $h = 0,42$ m, tip „T intors” , peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit cu grosime variabilă.

Se realizează un gabarit de 9,0 m pentru zona carosabilă. Peste placa de beton se execută straturile caii pe pod, cu pante transversale și longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pe la capetele podului.

Suprastructura se execută cu pantă transversală tip acoperis de 2,0%.

▶ 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 BAP16.

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

La capetele podului, la rostul dintre grinzi și zidul de gardă, se vor monta rosturi de dilatație cu deplasarea de 30 mm.

▶ 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 placi 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 rampă 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 20,00 ml amonte și 10,00 ml aval.

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

Gabionul 1,50x1,50x4,00 prevazut în proiect se va aseza pe o saltea de gabioane ce va depăși gabionul (în sens transversal) cu o lungime de 2,50 m în partea dinspre albie.

Gabionul și salteau de gabioane se confecționează 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 plasă de sârma 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 0,70 m și lungimea de 3,0 m, cu rolul de a împiedica producerea subspălărilor pereului.

▪ PODEȚ PE DJ 294A LA KM 6+440 PESTE PARAU RĂCHITA

Prin aplicarea lucrărilor de modernizare din cadrul acestui proiect tehnic, podul va avea următoarele caracteristici geometrice generale:

- după structura de rezistența: dala din elemente prefabricate din beton precomprimat

- după schema statică: dala simplu rezemată

- după modul de execuție: elemente dalate prefabricate

- Numărul de deschideri și lungimea lor: 1 deschidere cu lumina de 3,00 m

- Lățimea totală a podului: 10,40 m

- Lungimea totală a podului: 3,90 m

- Aparare de reazem: reazemare directă

- Tip infrastructuri: 2 culei cu elevații masive din beton

- Tip fundații: fundații directe, de suprafață, din beton simplu

- Tipul îmbrăcăminte pe pod: beton asfaltic

- Parapeți de siguranța: Parapet tip H4b zincat

- Racordări cu terasamentele: aripi din beton

- Apărări de maluri: pereu din beton

- Număr benzi de circulație: 2 benzi

► Lucrări de reparații capitale și consolidare la nivelul suprastructurii

- Se deviază circulația rutieră pe o bandă de circulație

- Se demolează grinda parapetului din beton armat.

- Se demolează îmbrăcăminte caili pe o bandă de circulație.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul elementelor dalate prefabricate: demolarea betonului segregat sau carbonatat, curățarea de rugină a barelor de armătură, refacerea secțiunii cu betona speciale.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul grinzilor de solidarizare transversală a elementelor dalate prefabricate: demolarea betonului segregat sau carbonatat, curățarea de rugină a barelor de armătură, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- Se montează conectori metalici în găuri forate în elementele dalate prefabricate.

- Se construiește o placă de suprabetonare din beton armat, cu o lățime care să asigure o parte carosabilă cu lățimea de $b=7,00$ m, două acostamente cu lățimea $A=1,00$ m fiecare și două grinzi de parapet cu lățimea $S_p=0,50$ m, rezultând o lățime totală de 10,00 m.

- Placa de suprabetonare se construiește cu console de 0,925 m lățime.

- Se aplica o vopsea de protecția anticorozivă pe fața văzută a suprastructurii podețului.

- Se execută lucrările de reparații la nivelul suprastructurii, în aceeași ordine tehnologica, pe cealaltă jumătate din lățimea caili pe podeț.

- ▶ Lucrări de reparații executate la nivelul culeelor

- Se deviază albia scurgerii astfel încât să se asigure accesul la fiecare culee.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul blocului de fundație a culeelor: demolarea stratului de beton degradat, închiderea și injectarea fisurilor, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul elevației culeelor: demolarea stratului de beton degradat, curățarea de rugină a barelor de armatură corodate și pasivizarea lor, închiderea și injectarea fisurilor, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul banchetei de rezemare pe culei: demolarea stratului de beton degradat, curățarea de rugină a barelor de armatură corodate și pasivizarea lor, închiderea și injectarea fisurilor, refacerea secțiunii cu betoane speciale.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul aripilor de racordare, a rostului vertical de racordare cu elevația culeelor și la racordarea capetelor aripilor cu terasamentele din rampele de acces.

- Se aplică o vopsea de protecție anticorozivă pe întreaga suprafață a infrastructurii podului.

- ▶ Lucrări de reparații curente executate la nivelul căii de pod

- Se montează un parapet de protecție a circulației rutiere pe podeț de tip foarte greu, care se prelungeste pe rampele de acces.

- Se montează șapa hidrofuga pe podeț, compusă din șapa suport, hidroizolație și șapa de protecție. Se asigură racordarea șapei hidrofuge la grinda parapetului și pe spatele culeelor.

- Se execută îmbrăcămintea căii pe zona carosabilă și acostamente.

- Se montează cordoane de impermeabilizare a căii pe podeț.

- Se execută lucrările de reparații în aceeași ordine tehnologica, pe cealaltă jumătate din lățimea caili pe podeț.

- ▶ Lucrări de reparații executate la nivelul rampelor de acces

- Se execută lucrări de lărgire a terasamentelor în ambele rampe de acces, astfel încât să se asigure accesul pietonilor pe acostamentele caili pe podeț.

- Se execută lucrări de taluzare a terasamentelor din rampele de acces.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul acostamentelor.

- Se montează un parapet de protecție a circulației rutiere pe rampele de acces.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul părții carosabile pe rampele de acces.

- Se construiesc casiuri de descărcare a apelor pluviale pe la capetele podețului.

- Se construiesc scări de acces sub podeț a personalului de întreținere.

- ▶ Lucrări de reparații executate la nivelul albiei cursului de apă

- Se îndepărtează depunerile aluvionare din albia aval a podețului.

- Se execută lucrări de reparații la nivelul pereului din beton construit pentru protecția albiei și a malurilor.

- La capătul aval al pereului de protecție a albiei, se execută o grinda de beton simplu turnat monolit, pe toată lățimea albiei și a malurilor, cu rolul de a împiedica subspălarea pereului.

- În fața grinzii de capăt, se execută un blocaj din anrocamente din blocuri de piatră brută cu o lungime minima de 3,00 m și o grosime minima de 0,50 m.

- Se execută lucrări de taluzare a terasamentelor pe ambele maluri ale albiei aval, pe lungimea albie protejate cu pereu din beton.

- Se execută toate lucrările menționate anterior, inclusiv pereul din beton, în amonte de podeț, pe aceeași lungime.

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	Secțiune de calcul	F (km ²)	Q max(m ³ /s)		Cota talveg secțiune pod	Cota (mdMN)		
				1%	5%		Q _{1%}	Q _{5%}	Cota intrados pod
1	c.a. Volovăț	DJ 294A, km 3+200	149	168	90,7	107,78	110,70	109,65	111,12
2	c.a. Zoițani	DJ 294A, km 3+570	7,8	48,0	26,0	110,35	112,62	111,70	113,00
3	c.a. Zoițani	DJ 294A, km 4+120	7,8	48,0	26,0	118,05	120,32	119,40	120,55
4	c.a. Răchita	DJ 294A, km 6+440	2,5	17	9,15	158,61	160,50	159,65	163,06

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. Volovăț, Zoițani și Răchita, 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 lucrarilor. 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 lucrarilor este direct răspunzător de eventualele efecte negative produse asupra albiei și malurilor c.a. Volovăț, Zoițani și Răchita, 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 Volovăț, Zoițani și Răchita, 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. Volovăț, Zoițani și Răchita 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 apă 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. Volovăț, Zoițani și Răchita.

13. *Beneficiarul are obligația de a prevedea montarea de mire hidrometrice pe podurile propuse peste c.a. Volovăț, Zoițani și Răchita, amplasarea și montarea acestora facându-se împreună cu specialiștii din cadrul A.B.A. Prut-Barlăd.*

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. Volovăț, Zoițani și Răchita.*

15. Beneficiarul are obligația conformării cu prevederile art.33-alin.6¹) din Legea Apelor nr. 107/1996 (actualizată), potrivit caruia *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 urmatoarele conditii 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 cadrulul 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.