

DOCUMENTATIE OBTINERE AVIZE

AGENȚIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI

***Modernizare DJ 298A, Darabani – DJ 293, Km 0+250-
10+000***



BENEFICIAR: U.A.T. JUDEȚUL BOTOȘANI

FAZA: DOCUMENTAȚIE TEHNICĂ PENTRU OBTINEREA AVIZELOR

PROIECT NR.: 48 din 2018

BORDEROU

| | | |
|------|---|----|
| I. | DENUMIREA PROIECTULUI..... | 4 |
| II. | TITULAR | 4 |
| a. | Numele; | 4 |
| b. | Adresa poștală; | 4 |
| c. | Numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;..... | 4 |
| d. | Numele persoanelor de contact;..... | 4 |
| e. | Director/manager/administrator;..... | 4 |
| f. | Responsabil pentru protecția mediului; | 4 |
| III. | DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT..... | 4 |
| a. | Un rezumat al proiectului; | 4 |
| b. | Justificarea necesității proiectului;..... | 8 |
| c. | Valoarea investiției; | 8 |
| d. | Perioada de implementare propusă; | 8 |
| e. | Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente); | 8 |
| f. | O descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); | 8 |
| IV. | DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE: | 10 |
| a. | planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului..... | 10 |
| b. | descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului..... | 10 |
| c. | caii noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz | 11 |
| d. | metode folosite în demolare..... | 11 |
| e. | detalii privind alternativele care au fost luate în considerare..... | 11 |
| f. | alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor) | 11 |
| V. | DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI..... | 11 |
| a. | Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;..... | 11 |
| b. | Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare..... | 11 |
| c. | harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:..... | 11 |
| d. | coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referința geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970 | 12 |
| e. | detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare..... | 12 |
| VI. | DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE | 12 |
| a. | Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu | 12 |
| b. | Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității | 16 |

| | | |
|-------|---|----|
| VII. | DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT..... | 16 |
| a. | impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii (acordand o atentie speciala speciilor si habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei (de exemplu, natura si amploarea emisiilor de gaze cu efect de sera), zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ)..... | 16 |
| b. | extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei/habitatelor/speciilor afectate) | 17 |
| c. | magnitudinea si complexitatea impactului..... | 17 |
| d. | probabilitatea impactului | 17 |
| e. | durata, frecventa si reversibilitatea impactului | 18 |
| f. | masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului | 18 |
| g. | natura transfrontaliera a impactului | 18 |
| VIII. | PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI SI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANTI IN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINTELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA IN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENTEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI IN ZONA | 18 |
| IX. | LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE | 23 |
| a. | Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolului de accidente majore care implica substante periculoase, de modificare si ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deseurile si de abrogare a anumitor directive, si altele)..... | 23 |
| b. | Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/ planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat | 24 |
| X. | LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER | 24 |
| a. | descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier | 24 |
| b. | localizarea organizarii de santier | 25 |
| c. | descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier | 25 |
| d. | surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier | 25 |
| e. | dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu..... | 25 |
| XI. | LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE..... | 25 |
| a. | lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii..... | 25 |
| b. | aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale | 26 |
| c. | aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei | 27 |
| d. | modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului | 27 |
| XII. | Anexe - piese desenate: | 27 |

| | | |
|-------|--|----|
| a. | planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente); | 27 |
| b. | schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare; | 27 |
| c. | schema-flux a gestionării deșeurilor; | 27 |
| d. | alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului. | 27 |
| XIII. | Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor 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, memoriul va fi completat cu următoarele: .27 | |
| a. | descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970; | 27 |
| b. | numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar; | 28 |
| c. | prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului; | 28 |
| d. | se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar; | 28 |
| e. | se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar; | 28 |
| f. | alte informații prevăzute în legislația în vigoare | 28 |
| XIV. | Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate: | 28 |
| a. | Localizarea proiectului: | 28 |
| b. | Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă. | 28 |
| c. | Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz. | 29 |

Prezenta documentatie tehnica a fost intocmita respectand prevederile Hotararii Guvernului nr. 292 din 03.12.2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului.

Întocmit,
 Proiectant,
S.C. GEOGRAPHIX PROIECT S.R.L.
 Ing. Ochiu Dragoș

I. DENUMIREA PROIECTULUI

Modernizare DJ 298A, Darabani – DJ 293, Km 0+250-10+000

II. TITULAR

a. Numele;

U.A.T. JUDEȚUL BOTOȘANI prin Consiliul Județean Botoșani

b. Adresa poștală;

Piața Revoluției 1-3, Botoșani, Cod fiscal 717113

c. Numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

Telefon/fax tel 0231/514712, fax 0231/515020.

d. Numele persoanelor de contact;

Reprezentant beneficiar – Cristi Ungureanu - Tel. 0749030669.

Reprezentant proiectant S.C. GEOGRAPHIX PROIECT S.R.L.– Ochiu Dragoș,
Tel: 0755817959.

e. Director/manager/administrator;

Consiliul Județean Botoșani – Presedinte – Costică Macaleț

f. Responsabil pentru protecția mediului;

Pe perioada executiei lucrarilor propuse prin documentatia tehnica, protectia mediului va fi asigurata de catre Antreprenorul General, care va fi urmarit de catre un reprezentant al Beneficiarului. Pe perioada utilizarii constructiei, protectia mediului va fi asigurata de catre Beneficiarul lucrarii.

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a. Un rezumat al proiectului;

Drumul Judetean DJ 298A, Darabani - DJ293, km 0+250 - km 10+000 este amplasat in partea de Nord-Est a Judetului Botosani si are originea la intersectia DJ 298A (la 240 m, de la km 0+000 Darabani - DJ 293 la km 0+ 250 - km 10+000, facand legatura intre Darabani si Havarna.

Darabani este un oraș în județul Botoșani, Moldova, România, format din localitatea componentă Darabani (reședința), și din satele Bajura, Eșanca și Lișmănița. Se află în apropiere de frontiera triplă Moldova-România-Ucraina (nord). Este cel mai nordic oraș al României și are o populație de 9.893 de locuitori (2011).

Drumul județean 298A este de utilitate publica si se regăsește in „Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al judetului Botosani, avand folosinta actuala: cai de comunicatii si destinatia stabilita prin PATJ sunt permisiuni pentru realizarea de lucrari de orice fel: retele magistrale, cai de comunicatie, imbunatatiri funciare, retele de telecomunicatii ori alte lucrari de infrastructura.

✚ Descrierea tronsonului de drum analizat:

Drumul Județean DJ 298A, Darabani-DJ293, km 0+250 - km 10+000 este amplasat în partea de Nord-Est a Județului Botoșani și are originea la intersecția DJ 298A.

Drumul propus pentru reabilitare se află pe teritoriul administrativ al orașului Darabani și al comunei Mileanca și aparține domeniului public al județului.

Sectorul de drum studiat, de la km 0+250 - km 10+000 este asfaltat, asfalt care degradat pe tot traseul, având multiple crăpături, fisuri longitudinale și transversale, margini rupte, cuiburi, cedări pe suprafețe mari, etc.

În zona km 8+905 drumul traversează lacul de acumulare Mileanca prin intermediul unui pod cu trei deschideri de 18,0 m fiecare. Podul este construit recent și se află într-o stare tehnică bună cu excepția rampei de acces de la km 8+945 - 9+040, rampa care a suferit lunecări (prăbușiri) majore pe firul slang (în sensul kilometrajului). Aceasta prăbușire a rampei a afectat și sfertul de con al culeei, casii de descărcare și scările de acces pe partea stângă. Podețele de pe traseu sunt în mare parte colmatate, neîndeplinindu-și rolul pentru care au fost construite.

Deteriorările observate pe traseu se pot datora și:

- stagnerii și infiltrării apelor la marginea platformei, fapt care conduce la reducerea capacității portante a stratelor argiloase;

- lipsei sau caracterului permeabil al șanțurilor și rigolelor care ar trebui să elimine apele de șiroire în zona platformei drumului.

Drumul ce face obiectul prezentei documentații este de categoria IV, cu o lățime a carosabilului de 6,00m, și se încadrează în clasa de trafic redus, alcătuit în principal din autoturisme, biciclete, vehicule cu tracțiune animală, vehicule de marfă și utilitare.

Starea tehnică a drumului analizat este „REA”, în care grosimea stratului de balast variază între 18 cm și 30 cm după cum reiese din sondajele studiului geotehnic precum și o îmbrăcăminte de asfalt cu o grosime variabilă între 5 cm și 9 cm, într-o stare accentuată de degradare, traficul desfășurându-se cu dificultate, mai ales în perioadele cu precipitații abundente, astfel ca modernizarea acestuia devine absolut necesară.

Elementele geometrice ale drumului în plan, profil longitudinal și transversal corespund doar parțial normativelor tehnice în vigoare.

Starea tehnică a structurii rutiere existente determină o circulație dificilă a autovehiculelor. În perioadele ploioase situația se agravează din cauza stării de degradare a îmbrăcăminții rutiere și a sistemului deficitar de colectare și evacuare a apelor din zona adiacentă drumului (podețe colmatate, șanțuri fără pereu și colmatate sau acoperite de vegetație).

Scurgerea apelor de pe partea carosabilă se desfășoară în condiții improprie, apa nefiind condusă în mod corespunzător. Șanțurile, acolo unde există, au panta longitudinală sub 0.5%, favorizând stagneria și infiltrarea apei în corpul drumului, ce a condus de-a lungul timpului la cedări ale sistemului rutier.

✚ Descrierea podului de la km 8+905 de pe DJ 298A:

Podul este situat pe drumul județean 298A la km 8+905 în apropierea localității Mileanca, în județul Botoșani, asigurând legătura cu orașul Darabani. Podul traversează râul Podriga, în zona acumulării Mileanca.

Podul se află pe traseul mai multor mijloace de transport care leagă partea de nord-vest a județului cu reședința de județ.

Podul are structura de rezistență alcătuită din 4 grinzi prefabricate precomprimate prin postîntindere, simplu rezemate având lungimea de 18,00 m. Grinzile principale au fost precomprimate pe șantier și s-au montat în structură cu macarale corespunzătoare. Grinzile au fost monolitizate prin 3 plăci superioare cu grosimea de 18 cm, dispuse între cele 4 grinzi și prin intermediul a 3 antretoaze.

În secțiune transversală, tablierul suprastructurii este alcătuit din cele 4 grinzi în T și bulb la partea inferioară, care reazemă pe culei și pile prin intermediul unor aparate de reazem fixe și mobile metalice.

Distanța dintre grinzile principale este de 2,50 m.

Grinzile principale sunt prevăzute cu bulb la partea inferioară și au înălțimea de 1,25 m. Lățimea bulbului este de 45 cm. Calea pe pod este alcătuită dintr-o parte carosabilă cu lățimea de 7,80m și două trotuare pietonale denivelate cu lățimea de 1,00 m fiecare.

Infrastructura podului este constituită din două culee și două pile, fondate direct.

Elevațiile culeelor podului sunt masive din beton simplu cu lățimea de 10,20m și înălțimea de 5,65m. La partea superioară a elevației bancheta asigură o lățime de 0,80m pentru înglobarea cuzineților și rezemarea grinzilor. Racordarea drumului cu podul se face prin intermediul zidurilor întoarse.

Culeea prezintă zid de gardă, ziduri întoarse cu trotuar la partea superioară, fără barbacane pentru scurgerea apelor.

Pilele au elevație dreptunghiulară cu lățimea de 9,70m, grosimea de 1,00m, și înălțimea de 5,10m, care reazemă pe o fundație directă de tip rigid din beton simplu.

Aparatele de reazem sunt metalice.

Racordarea drumului de acces cu podul se face prin rampe de acces cu înălțimea de cca 6,50m.

Lucrări de intervenție asupra drumului

Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

○ *Profilul longitudinal*

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației. În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

Declivitățile longitudinale proiectate au valori mici, sub 9%, iar racordările au fost făcute cu arce de cerc.

○ *Profilul transversal tip*

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Lățimea platformei – 8.00 m;
- Lățimea părții carosabile – 6.00 m;
- Lățimea acostamentelor – 2*1.00; din care benzi de încadrare - 2 * 0.25m;
- Pantă transversala a drumului - 2,5%;
- Pantă transversala a acostamentelor - 4%

○ *Scurgerea apelor*

Scurgerea apelor reprezintă un element esențial pentru prelungirea duratei de viață a unui drum.

Față de situația existentă, unde se observa lipsa totală a lucrărilor de întreținere, va fi necesară execuția de șanțuri noi, pe sectoarele unde acestea lipsesc.

- Toate podețele de pe traseul drumului nefuncționale, se vor demola și executa podețe noi din tuburi de beton armat, cu diametrele necesare asigurării transferării debitelor de apă. În zonele în care panta drumului în profi în lung are o valoare mai mare de 4%, dispozitivele de colectare și evacuare a apelor (șanțuri) se vor percea.

○ *Siguranța circulației*

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere.

Se vor prevedea marcaje rutiere conf. SR. 1848/7/2015 pe o suprafață de 3046,76 mp. Totodată se va prevedea un număr de 63 indicatoare rutiere amplasate conf. SR 1848/1/2011 și a planului de situație. Tipul acestora va fi normal, cu folie reflectorizantă gr.II. Stâlpii pentru indicatoarele rutiere vor fi din țeavă zincată cu diametrul de 62mm.

○ *Sistemul rutier*

Dimensionarea sistemului rutier a fost efectuată conform normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide (Metoda analitica), **indicativ PD 177/2001**.

Pe baza datelor comunicate sau culese din teren, se va stabili capacitatea portantă prin utilizarea metodelor si programului de calcul „CALDEROM” prevăzute în Instrucțiunile tehnice de Normativul AND 550 si PD177/2001.

Se propune realizarea unei structuri rutiere alcătuită din:

- strat de uzură din BA16 rul 50/70, în grosime de 4 cm;
- strat de legătură din BADPC 22.4, în grosime de 6 cm;
- strat de bază din piatră spartă (0-63 mm), în grosime de 15 cm;
- strat de fundație din balast (0-63 mm), în grosime de 25 cm;
- strat de formă din zestre existenta stabilizată mecanic cu adaos de balast 30% în grosime de 20cm.

✚ Lucrări de intervenție asupra podului de la km 8+905

- Se va desface sfertul de con existent, treptele de acces si casiul de descărcare în aval de culeea de pe malul drept;
- Se vor realiza umpluturi la sfertul de con;
- Se vor refacerea sferturilor de con cu pereu din beton C30/37, inclusiv a fundațiilor;
- Se vor realiza scări de acces sub pod și casiuri pentru scurgerea apelor;
- Se va corecta profilului longitudinal al rampelor;
- Pe rampe se vor prevedea parapete de siguranță,
- Se va executa zid de sprijin din gabioane la rampa de acces in aval pe malul drept

Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție.

- ✚ Lungime: 9750 m;
- ✚ Viteză de proiectare: 60 km/h;
- ✚ Lățimea părții carosabile: 6.00 m (2 benzi de circulație de 3m);
- ✚ Acostament: 2* 0.75m + banda de încadrare 2* 0.25;
- ✚ Podeț tubular dn 500mm: 11 buc;
- ✚ Podeț tubular dn 1000mm: 13 buc;
- ✚ Podeț din elem. prefab. tip P2: 1 buc;
- ✚ Podeț din elem. prefab. tip D5: 1 buc;
- ✚ Șanț din pământ: 6871 ml;
- ✚ Șanț pereat: 4047 ml;
- ✚ Parapet de protecție tip H1: 1031 ml;
- ✚ Se vor amenaja un număr de 17 drumuri laterale, pe o lungime de 25ml.
- ✚ Podeț accese proprietăți: 15 buc;
- ✚ Gabioane: 100ml.

b. Justificarea necesității proiectului;

Realizarea obiectivului de investiții are ca avantaje următoarele:

- ✚ asigurarea unei circulații în deplină siguranță și confort pe drumul județean DJ 298A, modernizarea acestuia, prevederea unei îmbrăcămînți moderne;
- ✚ asigurarea scurgerii apelor de pe platforma drumului;
- ✚ desfășurarea traficului de mic gabarit și de mare tonaj în condiții optime;
- ✚ încurajarea dezvoltării economice zonale, dezvoltare bazată pe creșterea turismului și a investițiilor la nivel de județ;
- ✚ deplasarea în condiții normale a posibililor turiști;
- ✚ stabilizarea socială a zonei prin contribuția la reîntoarcerea locuitorilor care au migrat către alte orașe sau zone;
- ✚ posibilitatea de acces în condiții optime a mijloacelor de intervenție rapidă în caz de nevoie (pompieri, ambulanță, poliție etc.), precum și a mijloacelor auto pentru transportul școlar și cel public;
- ✚ se vor reduce factorii poluanți de mediu.

c. Valoarea investiției;

| OBIECT | Unități fizice | Unități valorice |
|--|-----------------|---|
| <i>Modernizare DJ 298A, Darabani – DJ 293, Km 0+250-10+000</i> | Lungime: 9750 m | de 24.979.334,24 lei (inclusiv TVA) din care C+M 21.717.682,36 lei (inclusiv TVA) |

d. Perioada de implementare propusă;

Durata de implementare a proiectului este de 24 de luni calendaristice din care 18 luni execuția lucrărilor de construcție, conform graficului de realizare a investiției

e. Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Au fost atasate planul de amplasament, precum și planuri de situație, planuri ce fac parte din documentația tehnică.

f. O descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele);

i. Profilul și capacitățile de producție;

Strategia de Dezvoltare a U.A.T. Județul Botosani cuprinde drept obiective prioritare modernizarea drumurilor județene și susține dezvoltarea transportului, pentru a asigura o infrastructură de transport echilibrată, la standarde Europene. În felul acesta va crește accesibilitatea, vor spori oportunitățile de afaceri și se vor îmbunătăți calitatea, eficiența și viteza serviciilor de transport, va crește volumul traficului de marfă și pasageri în condiții de protecție a mediului.

ii. Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz)

Având în vedere natura construcției, drum județean, nu este cazul.

iii. Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea

Având în vedere natura construcției, respectiv drum județean, nu este cazul.

iv. Materii prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Lucrările necesare modernizării Drumului Județean DJ 298A, Darabani – DJ 293, Km 0+250-10+000, se vor executa cu materiale agrementate conform reglementărilor în vigoare și în conformitate cu H.G. nr. 76/1997 și Legea 10/1995.

v. Racordarea la rețele utilitare existente în zonă

Având în vedere natura construcției, respectiv drum județean, nu este cazul.

vi. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

Lucrările propuse prin documentația tehnică se vor executa pe amplasamentul actual al DJ 298A în documentația tehnică. Astfel, nu sunt necesare lucrări de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției.

vii. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Accesul mijloacelor și a persoanelor pentru intervențiile operative în caz de urgență publică, în vederea salvării și acordării ajutorului persoanelor aflate în pericol, stingerii incendiilor și limitarea efectelor dezastrilor, va fi asigurat în permanență, deoarece lucrările se vor executa sub trafic.

viii. Resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Materialele utilizate la modernizarea drumului vor fi materiale agrementate conform reglementărilor în vigoare și în conformitate cu H.G. nr. 76/1997 și Legea 10/1995.

ix. Metode folosite în construcție/demolare

Nu este cazul.

x. Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară

Nu este cazul

xi. Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul.

xii. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Soluțiile de alcătuire a sistemelor rutiere cu îmbrăcăminte din mixturi asfaltice vor fi în conformitate cu Normele Europene și vor asigura rezistența și stabilitatea lucrărilor atât la sarcini statice cât și la cele dinamice și îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin sporirea stabilității la deformații permanente:

- rezistențe sporite la fâgășuire,
- rezistențe la alunecare sporite (stabilitatea corpului drumului),
- evacuarea mai rapidă a apelor,
- diminuarea fenomenului de acvaplanare,
- rezistența la îngheț - dezgheț sporită.

Structurile rutiere realizate cu aceste mixturi asfaltice conduc creșterea durabilității prin:

- creșterea rezistenței la oboseală și îmbătrânire;
- îmbunătățirea caracteristicilor de stabilitate.

S-au studiat două soluții de alcătuire a structurii rutiere de tip suplu, respectiv semirigid ranforsate cu mixtura asfaltică, variante ce se prezintă în continuare, astfel:

Soluția nr. 1 – sistem rutier suplu.

În cadrul soluției 1 se propune realizarea unei structuri rutiere alcătuită din:

- strat de uzură din BA16 rul 50/70, în grosime de 4 cm;
- strat de legătură din BADPC 22.4, în grosime de 6 cm;
- strat de bază din piatră spartă (0-63 mm), în grosime de 15 cm;
- strat de fundație din balast (0-63 mm), în grosime de 25 cm;
- strat de formă din zestre existentă stabilizată mecanic cu adaos de balast 30% în grosime de 20cm.

Soluția nr. 2 – sistem rutier semirigid.

În cadrul soluției 2 se propune realizarea unei structuri rutiere alcătuită din:

- 24 cm beton de ciment Bcr 4,5;
- hârtie Kraft;
- 2 cm strat de nisip;
- 25 cm strat de balast (0-63mm);
- 10 cm strat de forma din zestre existentă iar pe zonele unde nu are grosime, se va completa până se va obține o grosime de 10cm;

xiii. Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)

Având în vedere natura construcției, respectiv drum județean, nu este cazul.

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:

a. planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului

Pentru lucrările de modernizare a DJ 298A cuprins între km 0+250 – 10+000, lucrări prevăzute în documentația tehnică, nu sunt necesare lucrări de demolare.

b. descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Pentru lucrările de modernizare a DJ 298A cuprins între km 0+250 – 10+000, lucrări prevăzute în documentația tehnică, nu sunt necesare lucrări de refacere a amplasamentului.

c. cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz

Lucrarile de modernizare a DJ 298A cuprins intre km 0+250 – 10+000, lucrari prevazute in documentatia tehnica, nu sunt necesare lucrari de demolare si implicit, nu sunt este cazul pentru realizarea unor cai de acces.

d. metode folosite in demolare

Pentru lucrarile de modernizare a DJ 298A cuprins intre km 0+250 – 10+000, lucrari prevazute in documentatia tehnica, nu sunt necesare lucrari de demolare.

e. detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Nu este cazul.

f. alte activitati care pot aparea ca urmare a demolarii (de exemplu, eliminarea deseurilor)

Nu este cazul.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

a. Distanța față de grante pentru proiectele care cad sub incidenta Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001, cu completarile ulterioare;

Lucrarile propuse prin documentatia tehnica nu intra sub incidenta Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera din 25 februarie 1991, ractificata prin Legea 22 din 2001.

b. Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul ministrului culturii si cultelor nr. 2.314/2004, cu modificarile ulterioare, si Repertoriului arheologic national prevazut de Ordonanta Guvernului nr. 43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare

Lucrarile de modernizare a DJ 298A cuprins intre km 0+250 – 10+000, nu sunt incadrate in Ordinul ministrului culturii si cultelor nr. 2.314/2004,

c. harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale, si alte informatii privind:

i.folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia

Drumul județean 298A este de utilitate publica si se regăsește in „Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al județului Botosani, avand folosinta actuala: teren categoria de folosinta drum județean.

Fotografiile ale amplasamentului care ofera informatii privind caracteristicile fizice ale mediului sunt anexate prezentei documentatii.

ii. politici de zonare si de folosire a terenului

Conform H.G. 964/1998 pentru aprobarea clasificatiei și duratei normale de funcționare a mijloacelor fixe, obiectivul se încadrează în:

Grupa 1– Construcții

Subgrupa 1.3. - Construcții pentru transporturi, poștă și telecomunicații

Clasa 1.3.7.– Infrastructură drumuri (publice, industriale, agricole), alei, străzi și autostrăzi, cu toate accesoriile necesare (trotoare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulare)

Subclasa 1.3.7.2. - cu îmbrăcăminte din beton asfaltic – pentru drumul analizat.

iii. arealele sensibile

În zona amplasamentului obiectivului de investiții, nu au fost identificate zone sensibile.

d. coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referința geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970

Coordonatele geografice realizate în sistem de proiecție națională Stereo 1970, aferente obiectivului de investiții și care au stat la baza întocmirii ridicării topografice și respectiv, a realizării proiectului tehnic, au fost atașate prezentei documentatii, sub forma de vector în format digital.

e. detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

Având în vedere natura obiectivului de investiții, respectiv modernizarea drumului județean, nu au fost luate în considerare alte variante de amplasament. Analizând necesitățile locuitorilor, beneficiarului, respectiv U.A.T. JUDEȚUL BOTOSANI, a hotărât modernizarea drumului județean.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

a. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

i. protecția calității apelor

1. sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul

În timpul execuției, sursele de poluanți pentru ape pot apărea doar în timpul realizării lucrărilor propuse. Astfel, pentru evitarea poluării apelor, se vor lua următoarele măsuri:

➤ În timpul execuției lucrărilor:

1. la punctele de cazare se vor construi closete uscate cu două cabine amplasate la 100 m de cursul de apă;

2. se va evita perturbarea scurgerii naturale a apelor în perioada execuției și în cea de funcționare a obiectivului;

3. se va elimina pericolul poluării apelor subterane prin evitarea pierderilor de materiale și substanțe cu potențial poluant;

4. se vor încheia contracte cu unități specializate în vederea utilizării și evacuării apelor.

➤ în timpul exploatării obiectivului de investiție: pe perioada exploatării se execută lucrări de întreținere cu aceleași prevederi de la punctul anterior.

2. *statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute*

Avand in vedere natura obiectivului de investitii, nu sunt prevazute statii si instalatii de epurare sau de preepurare a apelor uzate.

ii.protectia aerului

1. *sursele de poluanti pentru aer, poluanti, inclusiv surse de mirosuri*

Lucrările propuse pentru realizarea obiectivului, nu afectează în nici un fel calitatea aerului, neexistând surse de poluanți pentru aer, concentrații și debite de poluanți rezultați și caracteristicile acestora pe faze tehnologice și de activitate.

Utilajele tehnologice folosite în timpul construcției vor respecta prevederile HG 743/2002 privind stabilirea procedurilor de aprobare de tip a motoarelor cu ardere internă destinate mașinilor mobile nerutiere și stabilirea măsurilor de limitare a emisiei de gaze și particule poluante de la acestea.

2. *instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera*

Avand in vedere natura obiectivului de investitii, nu sunt prevazute instalatii pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera.

iii.protectia impotriva zgomotului si a vibratiilor

1. *sursele de zgomot si de vibratii*

Respecta nivelul de putere acustică impus de HG 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirii. Există posibilitatea poluării fonice în zonă în perioada execuției proiectului. Pentru reducerea riscului de poluare fonică a vehiculelor ce ajută la realizarea investiției și la transportul materialelor, se vor lua o serie de masuri precum:

-limitarea vitezei de circulație a vehiculelor;

-limitarea sarcinii vehiculelor.

2. *amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor*

Avand in vedere natura obiectivului de investitii, nu sunt prevazute amenajari si dotari pentru protectia impotriva zgomotului si a vibratiilor.

iv.protectia impotriva radiatiilor

1. *sursele de radiatii*

Nu este cazul.

2. *amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor*

Nu este cazul.

v. protecția solului și a subsolului

1. sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime

Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime, pot apărea în timpul execuției lucrărilor, datorită utilajelor de lucru sau altor factori.

2. lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

În domeniul protecției calității solului se vor lua următoarele măsuri atât pe timpul execuției lucrărilor de execuție a îmbrăcăminții din beton asfaltic, cât și ulterior în perioada de exploatare a drumurilor analizate:

- Se vor gospodări materialele de construcții numai în perimetrul de lucru fără a afecta vecinătățile pe platforme amenajate cu șanțuri perimetrice;
- Nu se va depăși suprafața necesară frontului de lucru;
- Se va realiza platforma drumului conform proiectului astfel încât să se asigure conducerea apelor pluviale la geigere;
- Se va evita tasarea și distrugerea solului și se vor reface terenurile ocupate temporar;
- Se vor întreține și exploata utilajele de transport în stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să nu existe scurgeri de ulei, carburanți și emisii de noxe peste valorile admise;
- Se vor depozita deșeurile de orice natură numai în locurile special prevăzute în acest scop;
- Se va interzice depozitarea de materiale pe căile de acces sau pe spațiile care nu aparțin zonei de lucru;
- Se vor încheia contracte de servicii cu unități specializate în vederea asigurării eliminării, tratării și depozitării finale a deșeurilor;
- Se interzice depozitarea necontrolată a deșeurilor;
- Se vor colecta selectiv deșeurile tehnologice în spații amenajate în vederea valorificării celor reutilizabile prin unități specializate în valorificare și a descărcării la depozite de deșeurii din zonă a deșeurii nereciclabili și a celui menajer.

vi. protecția ecosistemelor terestre și acvatice

1. identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Nu este cazul.

2. lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate

Nu este cazul.

vii. protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

1. identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectura, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele

Pe traseul drumurilor ce face obiectul documentației tehnice, nu au fost identificate obiective de interes public.

Pe traseul drumurilor ce fac obiectul documentației tehnice, nu au fost identificate monumente istorice și de arhitectura, sau alte zone asupra cărora există un regim de restricție sau zone de interes și altele.

2. *lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public*

Avand in vedere natura obiectivului de investitii, respectiv modernizarea DJ 298A, nu este cazul de lucrari, dotari si masuri pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor si/sau de interes public.

viii.prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/ in timpul exploatarii

1. *lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate*

Conform Hotararii Guvernului nr. 856 din 16 august 2002 privind evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase, deseurile care pot rezulta din activitatea de modernizare a drumurilor de interes local propuse in documentatia tehnica, sunt urmatoarele:

- Cod 17 05 – pamant (inclusiv excavat din amplasamente contaminate), pietre si deseuri de la dragare
- Cod 17 05 04 – pamant si pietre, altele decat cele specificate la cod 17 05 03
- Cod 17 05 08 – resturi de balast, altele decat cele specificate la cod 17 05 07

2. *programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate*

In conformitate cu reglementarile in vigoare, aceste deseuri vor fi colectate, transportate și depuse la rampa de depozitare în vederea neutralizarii lor. Colectarea/evacuarea acestor deseuri se va face astfel:

- în conformitate cu H.G nr. 162/2002 privind depozitarea deseurilor, deseurile menajere si cele asimilabile acestora vor fi colectate in interiorul organizarii de santier in puncte de colectare prevazute cu containere tip pubela. Periodic vor fi transportate in conditii de siguranta la o rampa de gunoi stabilita de comun acord cu Inspectoratul de Protectia a Mediului. Se va tine o stricta evidenta privind datele calendaristice, cantitatile eliminate si identificatorii mijloacelor de transport utilizate.
- în baza H.G. nr.662/2001 privind gestionarea uleiurilor uzate, acestea vor fi colectate si predate la punctele de colectare.
- deseurile metalice vor fi colectate si depozitate temporar in incinta amplasamentelor si vor fi valorificate obligatoriu la unitatile specializate.
- deseurile materialelor de constructii (resturi de beton, mortar, mixturi asfaltice, etc.) nu ridica probleme deosebite din punct de vedere al potentialului de contaminare. De aceea se propun urmatoarele variante de valorificare/eliminare: valorificare locala in pavimentul drumurilor de exploatare, acoperirea intermediara in cadrul depozitelor de deseuri menajere din zona sau depunerea in gropile de imprumut ajunse la cota de exploatare.
- deseuri lemnoase vor fi selectate si eliminate functie de dimensiuni.
- acumulatori uzati, materiale cu potential toxic deosebit de ridicat, vor fi stocati si depozitati corespunzator, urmand sa fie stocati si valorificati in unitati specializate.
- anvelopele uzate reprezinta una din principalele probleme ale unui santier. In baza H.G. nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate, vor fi depozitate in locuri special amenajate iar antreprenorul va gasi o solutie pentru eliminarea lor. Se interzice arderea lor.
- deseurile de hartie si cele specifice activitatii de birou vor fi colectate si depozitate separat, in vederea valorificarii.
- vopselele, diluantii precum si celelalte substante periculoase vor fi depozitate, manipulate in conditii de maxima siguranta.

3. *planul de gestionare a deeurilor*

Nu este cazul.

ix.gospodarirea substantelor si a preparatelor chimice periculoase

1. *substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse*

Nu este cazul.

2. *modul de gospodarie a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei*

Nu este cazul.

b. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii

Nu este cazul.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

- a. **impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii (acordand o atentie speciala speciilor si habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei (de exemplu, natura si amploarea emisiilor de gaze cu efect de sera), zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ)**

Efectele sunt analizate atât pentru perioada de executie când acestea sunt negative, cat si pentru perioada de functionare (durata de serviciu a drumului), când efectele sunt favorabile mediului, in special atmosferei.

Impactul pe timpul perioadei de executie a lucrărilor.

Asa cum se arata in descrierea proiectului, lucrările se desfasoara fara intreruperea traficului. Pe timpul executiei, impactul asupra componentilor mediului se manifesta prin:

- Scoaterea temporara din circuitul economic a unor zone cu terenuri necesare santierului de constructii, statii de asfalt si de beton, cariere, drumuri temporare, etc;
- Circulatia intensa a echipamentului de constructii in zonele de lucru pentru transportul materialelor si a prefabricatelor, executia rambleelor, turnarea asfaltului si a betonului, refacerea sistemului de drenare si de deversare a apelor pluviale;
- Functionarea statiilor de asfalt si de beton, bazele echipamentului, diferite ateliere de mentinere si de reparatii, depozite pentru materiale si combustibili, tabere de santier, etc;
- Exploatarea pamântului din gropile de imprumut si a carierelor de agregate;

- Suspendarea și devierea temporară a traficului de pe drum;
- Creșterea poluării fonice, conținutul de particule în suspensie (praf) și noxe, erodarea și degradarea terenului, în general în zonele unde funcționează șantierele de construcții;
- Impactul lucrărilor de modernizare pe perioada de execuție, depinde în principal de mărimea lucrărilor de construcții și de modul în care acestea sunt conduse.

Impactul pe timpul perioadei de funcționare/circulație.

Poluarea mediului datorată traficului ce va circula pe drumul reabilitat poate fi clasificată în 3 categorii principale:

- poluare permanentă legată de intensitatea traficului, cauzată de emisiile gazelor de esapament, de deteriorare a părții carosabile, cauciucuri, vehicule, articole de siguranță și de utilitățile drumului;
- poluare accidentală produsă de evacuarea unor substanțe toxice și a deșeurilor în urma accidentelor de trafic;
- poluare periodică produsă de folosirea unor fuziuni de agenți chimici (NaCl) pe timpul iernii.

De asemenea, următoarele aspecte ale traficului au o contribuție limitată la impactul asupra mediului:

- impact fonic în cazul unor valori mai mari ale traficului; acesta având influențe asupra populației ce trăiește și lucrează în zona învecinată drumului;
- scoaterea din circuitul economic a unor terenuri.

Trebuie menționat faptul că, în general, lucrările de modernizare schimbă favorabil impactul traficului asupra mediului.

Odată cu îmbunătățirea fluxului de trafic al autoturismelor, consumul de combustibil se reduce cu 10–20 %, reducându-se și emisiile de poluanți, așa cum se arată în cele ce urmează.

Riscul accidentelor de trafic și a poluării accidentale se reduce pe drumul reabilitat, datorită circulației îmbunătățite, a semnalizării și a parcarilor.

b. extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)

Impactul asupra populației, sănătății umane, a biodiversității are loc doar în zona amplasamentului. Populația asupra căreia se rasfrange impactul este populația orașului Darabani, județul Botoșani.

c. magnitudinea și complexitatea impactului

Având în vedere că lucrările propuse prin documentația tehnică nu sunt de mare anvergură, rezultă că impactul asupra aspectelor de mediu prezintă o magnitudine și o complexitate redusă.

d. probabilitatea impactului

Ținând cont de natura obiectivului de investiții, de complexitatea redusă a acestuia, în care nu sunt folosite tehnologii deosebite de execuție, probabilitatea impactului asupra aspectelor de mediu este redusă.

e. durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Durata impactului asupra celor mentionate apare atat in timpul executiei lucrarilor, cat dupa aceasta, datorate utilizarii obiectivului de investitii de catre locuitori.

f. masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

La realizarea constructiilor se vor utiliza tehnologii de executie care sa nu afecteze mediul inconjurator. Se evita depozitarea materialelor toxice direct pe sol. Resturile de materiale (molozi) se vor depozita corespunzator si transportate in locul special recomandat de administratia locala. La efectuarea lucrărilor de sapaturi se va acorda o atentie deosebita respectarii legislatiei privind protectia mediului. După finalizarea constructiilor se vor efectua lucrări de aducere in starea initiala a zonelor afectate de organizarea de santier, de depozitele de materiale si de folosirea utilajelor si mijloacelor de transport.

Executantul va lua toate masurile necesare privind prevenirea si stingerea incendiilor pe durata executiei lucrărilor. Organizarea de santier va avea in vedere dotarea corespunzatoare prevazuta de normele generale de protectie impotriva incendiilor la proiectarea si realizarea constructiilor si instalatiilor - Decret 290/97 , de Normele tehnice de proiectare si realizarea constructiilor privind protectia la actiunea focului - P118/83, de Normele generale de prevenire si stingere a incendiilor aprobate prin ordinul comun MI/MLPAT nr. 381/7/N/1993, de Normativul de prevenire si stingere a incendiilor pe durata executiei lucrărilor de constructii si instalatiile aferente acestora - C300/94, de normele de Siguranta la foc si Normele tehnice pentru ignifugarea materialelor si produselor combustibile din lemn si textile utilizate la constructii - C58/96.

In timpul executiei lucrărilor se vor urmări si respecta toate normele specifice privind protectia muncii, tehnica securitatii , sanatatea si igiena muncii (Regulamentul privind protectia si igiena muncii, aprobat de Ordinul MLPAT nr. 9/N/1993). Executantul va adopta si asigura masurile si echipamentele necesare protejarii personalului tehnic si muncitor, va respecta normele corespunzatoare tehnologiilor de lucru, materialelor utilizate si conditiile de executie, va dota corespunzator toate punctele de lucru si va asigura incinta santierului.

g. natura transfrontaliera a impactului

Tinand cont de amplasamentul obiectivului de investitii, acesta nu are impact transfrontalier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI SI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANTI IN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINTELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA IN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENTEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI IN ZONA

Perioada de executie

Pe perioada executiei lucrărilor este necesar a se desfasura o activitate de monitorizare a factorilor de mediu in scopul urmaririi eficientei masurilor aplicate cat si pentru a stabili masuri corective in cazul neincadrării in norme specifice. In acest sens se propun urmatoarele masuri necesare a fi aplicate de antreprenor cu sprijinul Agentiei de Protectie a Mediului:

Identificarea si monitorizarea surselor de poluare: localizare, emisii si imisii specifice de poluanti.

Stabilirea unui program de masuratori pentru determinarea nivelului de zgomot pe durata executiei lucrărilor, atat in incinta bazelor de productie, cat si pe traseul centurii în executie;

Urmărirea modului de functionare a instalatiilor ce deservesc santierul (statiile de preparare a mixturilor asfaltice, statia de betoane si de nisip stabilizat, cariere) pentru asigurarea randamentelor maxime. In special se recomanda a se efectua masuratori de emisie pentru gazele si pulberile rezultate de la statiile de asfalt. Principalii poluanti evacuati in atmosfera la functionarea statiilor sunt: CO, CO₂, SO₂ si NO_x;

Urmărirea modului de functionare a instalatiilor de depoluare si masuri privind curatarea lor periodica;

Verificarea periodica a parcului de utilaje pentru depistarea eventualelor defectiuni;

Verificarea periodica a etansietatii rezervoarelor de stocare a carburantilor sau a substantelor toxice, daca este cazul;

Gestionarea controlata a deseurilor rezultate atat pe amplasamentul bazelor de productie, organizariilor de santier, cat si in zona locurilor de lucru;

Stabilirea unui interval de interventie in cazul in care indicatorii de calitate specifici factorilor de mediu aer, apa si sol nu se incadreza in limitele impuse de legislatia in vigoare;

Stabilirea unui program de revenire si combatere a poluarii accidentale: masuri necesare a fi luate, echipe de interventie, dotari si echipamente pentru interventie in caz de accident;

Organizarea unui sistem prin care populatia sa poata anunta constructorul asupra nemulțumirilor pe care le are, legat de poluarea de aceasta perioada, siguranta traficului etc. In acest sens, se propune crearea unei linii telefonice in cadrul Organizarii de santier si desemnarea unei persoane dintre angajatii Constructorului care să preia toate opiniile exprimate in apelurile primite, urmand a transmite un raspuns, dupa analiza situatiei.

Monitorizarea factorilor de mediu pe durata executiei lucrărilor, precum si aplicarea masurilor de protectie propuse au drept scop asigurarea functionarii santierului in conditiile exercitarii unui impact minim asupra habitatului natural.

Perioada de functionare

Se recomanda ca dupa realizarea lucrărilor de modernizare sa se aplice un program de monitorizare al factorilor de mediu.

Aer

Pentru protectia calitatii aerului se recomanda a se face masuratori, in special in zonele unde drumul trece foarte aproape de locuinte. Poluantii specifici traficului rutier sunt: CO, NO_x, SO₂, Pb. Valorile determinate trebuie sa fie inferioare celor prevazute de Ordinul nr.592/2002.

Zgomot

Monitorizarea nivelelor de zgomot. Valorile masurate trebuie sa fie inferioare valorilor prevazute in STAS10009/1998.

Monitorizarea va avea drept scop urmarirea eficientei masurilor de protectie a mediului aplicate si stabilirea de obiective in sensul de remediere a problemelor in cazul in care acestea exista

Impactul potential asupra apelor

In timpul perioadei de executie, operatiile de la capitolul «A» pot afecta in mare masura calitatea apei de suprafata si a celei subterane.

Este absolut necesar sa se acorde atentie acestor operatii, sa se planifice si sa se realizeze astfel încât efectele negative asupra mediului sa fie minime.

In orice caz, aceste operatii trebuie aprobate de Agentia de Protectie a Mediului.

Prin reabilitarea/modernizarea acestui tronson de drum, se va imbunati considerabil protectia calitatii apelor de suprafata din zona, dupa cum urmeaza:

- se va evita eroziunea solului din zona tronsonului de drum de exploatație, evitand astfel colmatarea albiei si poluarea apei curgatoare

Organizarea de santier si punctele de lucru au racord de apa, deoarece exista retea de apa potabila in zona.

Necesarul de apa va fi asigurat prin racordarea la rețeaua de apa potabila din zona amplasamentului.

Organizarea de santier si punctele de lucru vor fi dotate cu WC-uri ecologice.

La sfârșitul perioadei de executie, nivelul de poluare a apei de suprafata si a celei subterane nu va fi mai mare decât in prezent.

Impactul potential asupra solului și subsolului

La executia lucrărilor de reabilitare/modernizare a acestui tronson de drum, se vor folosi utilaje cu caracteristici corespunzatoare, astfel pericolul poluarii solului cu produse petroliere va fi minim.

Poluantii de la sol sunt in principal produși de particulele de plumb ce se aseaza pe teren. Aceste depozite se produc in lungul drumului pe zone mici.

Fluenta traficului (datorata reducerii consumului de combustibili, a echipamentelor corespunzatoare ale masinilor ce le fac mai puțin poluante) poate compensa cresterea estimata a traficului, astfel incat poluarea cu plumb sa se reduca.

Lucrările de reabilitare/modernizare a acestui tronson de drum, nu vor afecta-polua subsolul.

Prin reabilitarea/modernizarea acestui tronson de drum, se vor imbunati considerabil protectia calitatii solului in zona, dupa cum urmeaza:

- se vor face inierbari atat pe lungimea traseului tronsonului de drum modernizat cat si acolo unde s-au produs defrisari
- se va evita eroziune solului din zona prin colectarea si evacuarea apelor pluviale in conditii hidraulice imbunatatite
- se va realize stabilitatea platformei drumului, in zonele de rambleu, prin plantarea de arbori in imediata apropiere a acesteia
- se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor ceea ce duce la o cantitate mai mica de noxe evacuate

Lucrările ce vor fi efectuate pentru a aduce terenurile degradate pe perioada de executie la categoria avuta anterior inceperii lucrărilor:

Lucrări de terasamente care constau in executia mecanizata si manuala de sapturi si umpluturi, in vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, groapa de imprumut, depozitele de materiale si zona platformei drumului.

- Lucrări de umpluturi executate mecanizat si manual in vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, groapa de imprumut, depozitele de materiale si zona platformei drumului.
- Lucrări de nivelare a taluzelor si suprafetelor platformei drumului, executate mecanizat si manual in vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, groapa de imprumut, depozitele de materiale si zona platformei drumului.
- Lucrări de completari cu pamant vegetal executate mecanizat si manual in vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, groapa de imprumut, depozitele de materiale si zona platformei drumului.
- Lucrări de insamantare cu iarba, executate manual, pentru inierbare, in vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, groapa de imprumut, depozitele de materiale si zona platformei drumului

Impactul potential asupra aerului

Prin reabilitarea/modernizarea acestui tronson de drum, se va imbunati considerabil protectia calitatii aerului in zona, dupa cum urmeaza:

- Va scade poluarea aerului prin inierbarile ce sunt proiectate a se executa atat pe lungimea traseului tronsonului de drum modernizat cat si acolo unde s-au produs defrisari
- Se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor ceea ce duce la o cantitate mai mica de noxe evacuate

Pe perioada de executie a lucrărilor se vor lua masuri stricte de limitare a cantitatii de praf prin udarea a drumurilor de acces a utilajelor.

Impactul potential-zgomotului

Avand in vedere faptul ca localitatile sunt situate in zona drumului, iar activitatea de executie se va desfasura numai intre orele 8 – 17, ore cind populatia este activa (ocupata cu treburile gospodaresti si de cimp), nu exista pericolul de a afecta alte lucrări prin vibratiile produse sau a depasirii normelor privind poluarea fonica.

Autocamioanele grele sunt principalele producatoare de poluare fonica.

Se estimeaza ca nivelul de zgomot al motoarelor diesel D 2156 (vehicule peste 10 t) este sub 70-80 dB, iar motoarele diesel 797-05 ale masinilor mici (5,5-10 t) au nivelul de 65-75 dB. In conditiile actuale nivelul zgomotului masurat in dB se produce doar pe primii 10 m de la limita drumului.

Cresterea vitezei datorata fluentei traficului nu produce efecte spectaculare din punct de vedere fonic.

Parametrul de viteza este sublogaritm, astfel viteza creste foarte putin pe distante unde nivelul fonic este ridicat.

Se poate concluziona ca in timpul lucrărilor de modernizare, nu sunt necesare masuri speciale de reducere a zgomotului. Astfel de masuri se pot aplica pe timpul executiei, daca este necesar.

Sectorul de drum in studiu nu traverseaza si localitati.

Modernizarea acestor sectoare de drum are anumite efecte pozitive si negative asupra locuitorilor din zona, dupa cum urmeaza:

- pe timpul executiei traficul autocamioanelor mari de constructii afecteaza activitatile locale si produce poluare fonica; de aceea, lucrările trebuie prelungite cat mai putin posibil;
- pentru a modernizarea tronsoanelor de drum existent, se vor afecta diferite terenuri; asa cum rezulta din studiul de fezabilitate, terenul necesar (pentru santierele de constructie, santiere de drumuri, materiale si depozite de pamânt, cariere de piatra si pietris, by-pass tehnologic pentru constructiile podurilor) face subiectul unei documentatii si licente speciale initiate de antreprenorul general ce va fi desemnat dupa incheierea licitatiei internationale;

Impactul potential-radiatiile

Nu este cazul deoarece nu exista nici o sursa de radiatii in zona.

Impactul potential asupra ecosistemelor terestre și acvatic

Ecosistemele terestre vor fi afectate doar in mod pozitiv prin efectuarea acestor lucrări, prin reducerea poluarii factorilor de mediu din zona.

Prin reabilitarea/modernizarea acestui tronson de drum, se va imbunati considerabil calitatea ecosistemelor terestre si acvaproductia calitatii aerului in zona, dupa cum urmeaza:

- Va scade poluarea aerului prin inierbarile ce sunt proiectate a se executa atat pe lungimea traseului tronsonului de drum modernizat cat si acolo unde s-au produs defrisari
- Se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor ceea ce duce la o cantitate mai mica de noxe evacuate

Impactul potential asupra așezărilor umane

Nu exista pericolul de a afecta negativ populatia din zona, in perioada executiei lucrărilor, deoarece activitatea de executie se va desfasura numai intre orele 8 – 17, ore cind populatia este activa (ocupata cu treburile gospodaresti si de cimp), nu exista pericolul de a afecta alte lucrări prin vibratiile produse sau a depasirii normelor privind poluarea fonica.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural si istoric.

Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

Deseurile menajere ce se vor genera pe amplasamentul organizării de santier și a santierului - în general, vor fi depozitate în containere speciale și predate la serviciul de salubritate al comunei.

Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

Nu este cazul deoarece nu se folosesc substanțe toxice și periculoase .

Reducerea/eliminarea posibilelor efecte negative asupra mediului

Antreprenorul general al investiției, stabilit în urma Licitatiei, are obligația să pregătească următoarele documentații:

- scoaterea temporară din circuitul economic a terenurilor pentru construcția santierului, stații de asfalt și de beton, drumuri tehnologice temporare, etc., precum și formele acestora de la proprietari;
- managementul carierelor de piatră și pietris; excavare superficială, volumul de exploatat, protejarea albiei râului, modernizarea terenului după exploatare, drumuri pentru exploatarea carierelor, etc;
- punerea în funcțiune a stațiilor de asfalt și de beton, depozite de materiale și de combustibili, parc de mașini și ateliere mecanice, etc.;
- managementul punctelor de lucru din zona podurilor și a podurilor mici;
- managementul social al utilitatilor pentru personalul de santier;
- tăierea copacilor de la marginea drumurilor, necesari pentru lucrările de modernizare.

Fluidizarea traficului are efecte benefice asupra mediului, în special asupra atmosferei.

De aceea, după punerea în funcțiune, reducerea poluării genérale va fi evidentă pentru toate componentele mediului. Se estimează că starea actuală a mediului se va îmbunătăți după 3-5 ani. De asemenea este posibil ca pe această perioadă întregul parc de autoturisme din România să se îmbunătățească conform practicilor internaționale cu privire la poluarea datorată motoarelor, așa cum s-a menționat la punctul E. Extinderea rețelei de servicii, îmbunătățirea calitativă a combustibililor, preocuparea din ce în ce mai mare pentru protejarea mediului vor contribui la menținerea componentelor mediului în limite rezonabile.

Având în vedere faptul că cele prezentate la punctul 2, sunt fapte foarte posibile, dar nu sigure, este necesară monitorizarea componentelor mediului. Pe perioada execuției trebuie monitorizate în special aspectele legate de sol, ape de suprafață, ce sunt afectate de activitățile menționate la punctul 1. După încheierea perioadei de execuție, punctele fixe se vor folosi la monitorizarea atmosferei și a poluării fonice. De asemenea în aceste puncte, se vor efectua analize de trafic pentru a verifica ipotezele din această documentație.

Programul de monitorizare, parametrii de măsurare și amplasarea punctelor de măsurare vor fi precizate de către Agenția de Protecție a Mediului, iar Proiectantul, Constructorul și Beneficiarul vor controla investițiile atât pe perioada execuției cât și în timpul funcționării.

Un program de proiectare corespunzător și de monitorizare a construcției sunt folosite pentru realizarea măsurilor de protecție a componentelor de mediu, dacă este necesar.

Evaluarea impactului și concluzii

În mod evident evaluarea impactului pentru modernizarea/modernizarea tronsonului de drum, trebuie făcută separat pentru perioada de execuție și pentru cea de punere în funcțiune.

Pe timpul execuției efectele negative asupra mediului cât și asupra populației din zonă sunt importante. Foarte importantă este lista cu responsabilitățile antreprenorului și cu activitățile pentru care trebuie să obțină aprobări de la Agențiile de Protecție a Mediului.

Pe timpul punerii în funcțiune (timpul de viață al drumului), importante sunt efectele pozitive.

Soluția de proiectare adoptată pentru drumuri, poduri și podete sunt justificate din punct de vedere utilitar, tehnic, economic precum și din punct de vedere al mediului.

Se poate concluziona ca in timpul lucrărilor de modernizare, nu sunt necesare masuri speciale de reducere a zgomotului.

Modernizarea acestui tronsoan de drum are anumite efecte pozitive si negative asupra locuitorilor din zona, dupa cum urmeaza:

- pe timpul executiei traficul autocamioanelor mari de constructii afecteaza activitatile locale si produce poluare fonica; de aceea, lucrările trebuie prelungite cat mai putin posibil;
- pentru a moderniza drumul existent, se vor afecta diferite terenuri; asa cum rezulta din Documentatia de avizare a lucrarilor de interventii, terenul necesar (pentru santierele de constructie, santiere de drumuri, materiale si depozite de pamânt, cariere de piatra si pietris, by-pass tehnologic pentru constructiile podurilor) face subiectul unei documentatii si licente speciale initiate de antreprenorul general ce va fi desemnat dupa incheierea licitatiei internationale;

Avand in vedere cele prezentate anterior, cu mentiunile despre aspectele negative (temporare pe timpul executiei) si cele pozitive (functionare pe termen lung ce este foarte importanta) pentru tronsoanele supuse modernizarii, si având in vedere datele actuale precum si masurile de protectie a mediului mentionate in aceasta lucrare (ce se pot dezvolta si fundamenta in proiectul cu detaliile de executie), apreciem ca autoritatile care se ocupa de mediu pot da Acordul de Mediu cu privire la modernizarea/modernizarea acestui drum.

IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

- a. **Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implica substante periculoase, de modificare si ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deseurile si de abrogare a anumitor directive, si altele)**

Conform deciziei etapei de evaluare initiala nr. 27 din 04.03.2019 emis de Agentia pentru Protectia Mediului Botosani, proiectul:

- proiectul **intra sub incidenta Legii nr. 292/2018** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, fiind incadrat in Anexa 2, la pct. 13, lit. a);

- proiectul propus **nu intra sub incidenta art. 28** din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare

- proiectul propus **intra sub incidenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea apelor nr. 107/1996**, cu modificarile si completarile ulterioare,

b. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Fondurile necesare realizării investiției se doresc a fi obținute prin accesarea unei finanțări externe nerambursabile și/sau din fonduri locale sau vor fi alocate din bugetul Consiliului Județean Botosani pe anul 2019/2020.

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

a. descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier

Lucrările propuse pentru organizarea de șantier se asigură de către executant care va actualiza în acest scop proiectul pentru organizarea șantierului pentru întreaga lucrare și care va ține cont de bazele de producție necesare.

Organizarea de șantier va avea în vedere următoarele:

- amplasarea obiectivelor organizării de șantier în conformitate cu proiectul și avizele autorităților;
- asigurarea căilor de acces;
- delimitarea fizică a organizării de șantier;
- realizarea racordurilor de alimentare cu energie electrică, apă, gaze, canalizare, comunicații de voce și date;
- asigurarea unui iluminat general, în aer liber și în magazii, cu un nivel de iluminare conform cu normele aplicabile;
- dotarea cu mijloace PSI;
- prezentarea informațiilor privitoare la șantier prin:
 - montarea panoului general de șantier (în conformitate cu cerințele legale);
 - montarea unui panou ce indică lucrările specifice din șantierul de construcții și EIP necesar;
 - afișarea de instrucțiuni generale cu privire la “Disciplina în șantierul de construcții” (Regulament de ordine interioară);
 - afișarea unui Plan de circulație în șantier și în proximitatea șantierului cu indicarea acceselor;
 - afișarea unui Plan de acțiune în situații de urgență (incendiu, calamități naturale);
 - afișarea Graficului de execuție a lucrărilor.

Lucrări pregătitoare:

- se curăță terenul (defrișări, demolări, îndepărtarea gunoaielor);
- se execută îndepărtarea și evacuarea stratului vegetal, orizontalizarea terenului conform prevederilor din proiect;
- se execută șanțuri de scurgere a apelor pluviale;
- se execută trasarea și pichetarea amplasamentului provizoriu al organizării de șantier conform planului de trasare;
- se realizează aprovizionarea cu materiale și piese, în cantitățile și de calitate cerută prin proiect, astfel încât să se asigure începerea și continuitatea lucrărilor;
- se asigură utilajele și dispozitivele de mică mecanizare necesare;

- se asigură forța de muncă specializată;
- se realizează căile de acces și platforma de depozitare a materialelor.

Pentru a preveni declanșarea unor incendii se va evita lucrul cu și în preajma surselor de foc.

Dacă se folosesc utilaje cu acționare electrică, se va avea în vedere respectarea măsurilor de protecție în acest sens, evitând mai ales utilizarea unor conductori cu izolație necorespunzătoare și a unor împământări necorespunzătoare.

b. localizarea organizarii de santier

Amplasamentul organizării de șantier va fi pus la dispoziție de către beneficiar, respectiv U.A.T. JUDEȚUL BOTOSANI, prin Consiliul Județean Botosani.

c. descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier

Avand in vedere modul de alcatuire si functionare a organizarii de santitier consideram ca nu va exista un impact semnificativ asupra mediului.

d. surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier

Pe amplasamentul organizarii de santier se vor amplasa toalete ecologice.

Deseurile menajere rezultate din organizarea de santier vor fi depozitate in pubele ecologice, amplasate pe suprafete betonate. Acestea vor fi evacuate la groapa de gunoi.

e. dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu

Utilajele care vor fi folosite in executarea investitiei vor fi verificate pentru ca emisiile de noxe sa fie in parametri legali.

XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE

a. lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii

La finalizarea, lucrarilor aferente investitiei Modernizare DJ 298A, Darabani – DJ 293, Km 0+250-10+000” recomandam urmatoarele:

- curatirea zonei aferente investitiei, prin evacuarea din amplasament a deseurilor menajere, precum si a deseurilor specifice si transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deseuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la executia investitiei.
- lucrari de aducere a amplasamentului la starea initiala

b. aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluări accidentale

Riscurile naturale semnificative care pot afecta zona amplasamentului: cutremurele, căderile masive de zăpadă și inundațiile.

Incidentele nedorite se produc, în general, datorită defectării unor utilaje sau a nerespectării Normelor de Protecția Muncii și /sau a disciplinei de producție.

Accidentele în funcție natura acestora pot fi de mai multe tipuri:

- accidente de natură mecanică,
- accidente electrice,
- accidente chimice,
- pericole de incendiu,

Accidentele de natură mecanică afectează în principal personalul direct implicat în aceste accidente. Sursele principale ale acestor accidente mecanice sunt:

- circulația autovehiculelor în zonele de lucru.
- utilajele în mișcare în zonele de lucru.

Accidente de circulație datorate circulației autovehiculelor în incinta zonelor de lucru se pot solda cu consecințe grave asupra celor implicați. Limitarea vitezei de trafic poate reduce acest risc la un nivel minim.

Accidentele de natură electrică sunt de fapt electrocutările. Ca sursă de accidente de natură electrică sunt toate utilajele acționate de energia electrică, și bineînțeles sistemul de distribuție a energiei electrice.

Riscurile unor electrocutări există în special în cazul personalului de întreținere utilaje și a personalului de întreținere a instalațiilor electrice.

Evitarea aproape în totalitate a unor asemenea accidente se poate realiza prin angajarea unor oameni cu o bună calificare, responsabili și conștienți privind riscurile care există la instalațiile electrice. Accidentele de natură electrică respectiv electrocutările, pot duce la arsuri foarte grave ale celor implicați sau la deces

Accidentele sau incidentele de natură chimică.

Sursele potențiale sunt substanțe chimice și materiale combustibile existente pe amplasament.

Pericole de incendiu. Sursele potențiale de foc sunt substanțe și materiale combustibile existente pe amplasament.

Reducerea riscului producerii unor accidente care pot conduce la poluări ale mediului sau accidentarea personalului, va fi responsabilitatea antreprenorului, care va prevedea măsuri și reguli de siguranță.

Principalele direcții care sunt prevăzute la minimizarea riscului de accidente sunt următoarele:

1. Traficul autovehiculelor pe amplasament va fi strict reglementat de așa-zisa politică de trafic uni-sens, traseul fiecărui vehicul fiind clar stabilit.
2. Muncitorii fiecărui loc de muncă vor fi calificați și instruiți pentru a cunoaște toate regulile referitoare la locul de muncă.
3. Vor fi prevăzute proceduri de urgență stabilite împreună cu instituțiile specializate: pompieri, poliție, ambulanta, etc.

Având în vedere cele de mai sus, pentru asigurarea condițiilor de protecție a mediului și a sănătății populației, la realizarea pasajului pietonal antreprenorul va avea în vedere măsuri pentru prevenirea și intervenția, în cazul producerii unui incendiu (echiparea zonelor de lucru cu stingătoare cu CO₂ și cu spumă chimică)

c. aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei

Avand in vedere obiectul documentatiei tehnice, nu sunt necesare aspecte referitoare la inchiderea, dezafactarea sau demolarea instalatiei.

d. modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului

Avand in vedere amplasamentul investitiei, consideram ca terenul nu va putea fi folosit ulterior cu alta destinatie (nu este prevazuta o evanetuala desfiintare a drumurilor)

Anexe - piese desenate:

e. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

| Plansa nr. | Titlu plansa | Scara |
|--------------------|-----------------------------|-------|
| Plansele P1 | Plan de amplasament | % |
| Plansele P2.1-2.56 | Planuri de situatie DJ 298A | 1:500 |

f. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

Nu este cazul.

g. schema-flux a gestionării deșeurilor;

Nu este cazul.

h. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

Nu este cazul.

XII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor 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, memoriul va fi completat cu următoarele:

a. descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Proiectul nu intra sub incidenta art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007.

b. numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

c. prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul.

d. se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

e. se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul.

f. alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul.

XIII. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

a. Localizarea proiectului:

i. bazinul hidrografic;

Tronsonul de drum analizat se afla in zona Bazinului hidrografic Prut-Barlad.

ii. cursul de apă: denumirea și codul cadastral;

Tronsonul de drum analizat traverseaza cursul de apa Podraga (Acumulare Mileanca), Cod corp apa: RORW13.1.10.6_B1a

iii. corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

Denumire corp de apă subterană: Campia Moldovei

Cod corp de apă subterana: ROPR07

b. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Starea cantitativă actuală pentru corpul de apa subteran: Buna.

Starea chimica actuală pentru corpul de apa subteran: Slaba

- c. **Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.**

Tabelul 6.5. Starea corpurilor de apă subterană aferente ABA Prut - Bârlad

| Nr. crt. | Cod/nume corp de apă subterană | Stare cantitativă | Stare chimică |
|-----------------|--|--------------------------|----------------------|
| 1 | ROPR01/ Lunca Prutului superior | B | B |
| 2 | ROPR02/ Luncile și terasele Prutului mediu-inferior și ale afluenților săi | B | B |
| 3 | ROPR03/ Lunca râului Bârlad | B | B |
| 4 | ROPR04/ Câmpia Tecuciului | B | S |
| 5 | ROPR05/ Podișul Central Moldovenesc | B | B |
| 6 | ROPR06/ Câmpia Covurlui | B | S |
| 7 | ROPR07/ Câmpia Moldovei | B | S |

Întocmit,
Proiectant, **S.C. GEOGRAPHIX PROIECT S.R.L.**
Ing. Ochiu Dragoș