

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr.din

Ca urmare a solicitării de obținere a acordului de mediu adresate de **MUNICIPIUL BOTOȘANI**, cu sediul în municipiul Botoșani, Piața Revoluției, nr. 1, județul Botoșani, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Botoșani, cu nr. 1738 din 13.02.2019;

în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;

Agenția pentru Protecția Mediului Botoșani, decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 19.03.2019, că proiectul: „**TRANSPORT URBAN DURABIL ÎN MUNICIPIUL BOTOȘANI PRIN REABILITAREA, MODERNIZAREA ȘI EXTINDEREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI CU TRAMVAIUL- REABILITARE CALE DE RULARE TRASEU 101**” propus a fi amplasat în municipiul Botoșani: Depou- str. Calea Națională- Calea Națională (limită ieșire mun. Dorohoi), intersecție Pod de Piatră- str. Ion Pillat- str. Dragoș Vodă (buclă de întoarcere), intersecție str. Calea Națională cu B-dul Mihai Eminescu (buclă întoarcere)- intersecție B-dul Mihai Eminescu cu str. Sucevei, jud. Botoșani, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului;**

Justificarea prezentei decizii:

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

a). proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului anexa nr. 2 la pct. 10, lit. h) și pct. 13, lit. a);

1. Caracteristicile proiectului:

a). **dimensiunea și concepția întregului proiect.** Scopul proiectului este de a implementa Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental din municipiul Botoșani, reducerea consumului de energie electrică prin utilizarea unor tramvaie noi adaptate standardelor actuale.

Suprafața construită reprezentată de suprafața părții carosabile destinată transportului în comun (tramvaielor) și refacerea racordării cu partea carosabilă destinată traficului de autovehicule este de 39.530 m².

Prin proiect se propun a se executa următoarele lucrări:

A). amenajare organizare de șantier, care va consta în stabilirea terenului în vederea creării unor platforme de lucru în apropierea obiectivelor. La amplasarea organizării de șantier se va avea în vedere:

- prin natura investiției cât și lungimea traseului, organizarea de șantier se va amplasa astfel încât distanța parcursă până la locul de lucru să fie cât mai mică în vederea micșorării nivelului de poluare;
- amplasarea să nu afecteze populația, prin creșterea locală a emisiilor de gaze de eșapament, zgomot rezultate de la mijloacele de transport, precum și de praf rezultat din depozitarea diverselor materiale de construcție;
- amplasarea să nu afecteze spațiile verzi sau vegetația forestieră;
- posibilitatea racordării organizării de șantier la utilități: apă, canalizare, încălzire, energie electrică;
- amenajarea punctelor pentru colectarea selectivă a deșeurilor;

B). dezafectarea liniei existente și a stâlpilor existenți. Succesiunea lucrărilor de demolare va fi:

- dezafectarea liniei existente;
- dezafectarea firului de contact după întreruperea alimentării cu energie;
- dezafectarea stâlpilor existenți;
- spargerea cu mijloace mecanice sau manuale a platformelor și a fundațiilor existente;

C). reabilitarea/modernizarea infrastructurii liniei de tramvai.

Reabilitarea propusă va avea o lungime a traseului $L = 8.688$ m (cale simplă) și va consta în:

- realizarea săpăturii mecanizate pentru atingerea noii cote de fundare;
- relocarea eventualelor trasee pentru utilități;
- realizarea lucrărilor de refacere a noii structuri pentru calea de rulare. Traseul în plan orizontal al străzii va păstra traseul existent, făcându-se doar acele corecturi locale și strict necesare îmbunătățirii elementelor geometrice legate de circulație. Banda destinată traficului de tramvaie va fi delimitată fiind separată de benzile de circulație destinate traficului de autovehicule prin intermediul unor separatoare de mers din cauciuc, acestea fiind ancorate în sistemul rutier prin dibluri.

Șina utilizată pentru construcția suprastructurii căii de rulare este cu canal tip NP4As marca 900A.

Montarea traverselor se va realiza la distanța de 1,50 m în aliniament și la 1,00 m pe lungimea curbelor. Se vor monta două borduri din granit cu dimensiunile de 10x10 cm la părțile exterioare ale fiecărei șine, bordurile având rolul de a nu transmite vibrațiile produse de tramvai și de a stopa apariția fisurilor transversale la stratul de uzură.

Măsurile luate la nivelul suprastructurii, pentru reducerea nivelului de zgomot și vibrații, sunt:

- **primul nivel de amortizare- șina:** în această categorie intră plăcuțele elastice de sub șină și prinderile elastice. Materialele din care sunt realizate plăcuțele elastice: cauciuc sau alte amestecuri pe bază de poliuretan cu rezistență mare la sfâșiere;

- **al doilea nivel de amortizare- suprastructura:** în această categorie intră elementele pentru diminuarea zgomotelor și vibrațiilor- amortizoare, care preiau o parte din emisiile fonice și vibratorii de la nivelul căii de rulare. Acestea sunt de mai multe tipuri:

- elemente aplicate pe lateralul inimii șinei- amortizoare laterale;
- elemente aplicate pe talpa șinei- galoși.

Elementele laterale și de talpă pentru diminuarea zgomotelor și vibrațiilor se montează prin intermediul unui strat adeziv și sunt confecționate din amestecuri de plută granulată cu produse pe bază de cauciuc, prin extrudare, sau amestecuri din diverse tipuri de cauciuc sau alte amestecuri pe bază de poliuretan: cloropen, cauciuc-butadienă-stiren, cauciuc nitrilic, mixturi etilenă-dienă, extrudate și vulcanizate, care asigură o rigiditate medie combinată cu rezistență la rupere și abraziune bună. Durata de viață a elementelor de amortizare trebuie să fie aceeași cu a șinei;

- **al treilea nivel de amortizare- infrastructura:** în această categorie intră ecranul elastic de amortizare de sub placa generală de beton armat. La acest nivel se reduc în principal frecvențele de joasă frecvență. Materialele utilizate sunt pe bază de amestecuri de plută granulată cu produse pe bază de cauciuc, prin extrudare și care asigură o rigidizare corespunzătoare și cu o rezistență la rupere și la abraziune bună.

Pe tot traseul modernizat se vor înlocui stâlpii, firul contact și sistemul de prindere al firului contact. Deoarece geometria liniei de contact trebuie să urmărească și se raportează la calea de rulare, lucrările de montare a liniei de contact trebuie să respecte cotele de montaj ale căii de rulare. Linia de contact este aproape în întregime linie de cale simplă, cu suspensii ecompensate.

Firele de contact, canelate, din cupru electrolitic dur se vor suspenda prin intermediul sârmelor din oțel zincat. Firul de contact se dispune la înălțimea de 5,60 m și cu zic zag de 250÷300 m.

Cutiile de conexiuni se vor înlocui. Se vor realiza legăturile cu cablu flexibil 4x(1x95), între cutia de conexiune și firul de contact (cablu pozat aerian) și între cutia de conexiuni și șină (cablurile se vor poza subteran în tub de protecție din PVC).

Se vor moderniza toate stațiile (peroanele) de tramvai aflate pe lungimea firelor de mers modernizate, respectându-se lungimile și lățimile existente, fiind prevăzute copertine de ploaie și balustrade de protecție. Adăposturile de călători vor avea 6,00 m lungime și se vor realiza pe o structură metalică cu închideri din policarbonat. Pe fiecare peron lungime se vor prevedea două adăposturi.

Accesele spre și dinspre peron se realizează cu rampe pentru persoane cu dizabilități locomotorii.

Sunt prevăzute:

- canalizații pentru cablurile care trebuie relocate de pe stâlpii existenți în subteran;
- pentru continuitatea traseelor de cabluri deja montate sau se vor monta, subtraversările de stradă se vor realiza prin tuburi metalice;

- la subtraversările din intersecții cu alte căi de comunicații, sunt prevăzute camerete, tuburile metalice prevăzute se vor poziționa sub structura rutieră.

Sistem de E-Ticketing, dispozitivele de emisie a biletelor pentru transportul în comun se vor monta în toate stațiile de tramvai și vor prezenta următoarele caracteristici tehnice:

- cadru metalic rezistent la factorii atmosferici nefavorabili, de dimensiuni reduse;
- conectare facilă la rețeaua electrică stradală;
- înălțime dispozitiv: minim 1,80 m (sol-copertină);
- tip display: Touch Screen;
- dimensiune display: minim 15,6 inch;
- modalități de plată: monezi (10 și 50 bani), bancnote (1÷10 lei) și cititor de carduri cu funcție contactless.

D). dezafectarea organizării de șantier și refacerea zonei respective. La finalul perioadei de construcție, se vor realiza:

- retragerea de pe amplasament a utilajelor și vehiculelor folosite;
- debransarea organizării de șantier de la utilități (apă, canalizare, energie termică, energie electrică);
- demontarea/demolarea elementelor de construcție utilizând metode obișnuite atât mecanice cât și manuale;
- excavarea și îndepărtarea fundațiilor;
- curățarea terenului de posibile resturi de materiale de construcție;
- eliminarea deșeurilor rezultate, inclusiv materiale absorbante, pământ contaminat rezultat ca urmare a unor eventuale scurgeri accidentale de carburanți, prin operatori autorizați;
- umplerea excavațiilor cu pământ de calitate similară cu cel din zona învecinată acestora;
- așezarea unui strat de sol vegetal la suprafața terenului astfel încât să se permită desfășurarea activităților anterioare pe terenurile reabilite.

b). cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: - investiția propusă se va corela cu Planul de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiental din municipiul Botoșani.

c). utilizarea resurselor naturale, în special al solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității. Prin realizarea proiectului se vor utiliza resurse naturale astfel: minerale (nisip, pietriș), apă, terenuri cu folosința actuală- circulații carosabile;

d). cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate- în perioada de execuție a proiectului rezultă următoarele tipuri de deșuri, conform H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei deșeurilor, inclusiv a deșeurilor periculoase:

- pământ și piatră rezultată din excavații, cod 01 04 08;
- deșuri de materiale de construcție, cod. 17 09 04, rezultate din demolarea căii de rulare;

- deșeuri din beton, cod. 17 01 01, rezultat din îndepărtarea stâlpilor de susținere a firului de contact și eventuale rebuturi a unor șarje de beton;
- deșeuri din asfalt, cod 17 03 02, rezultat din îndepărtarea demolarea căii de rulare;
- deșeuri metalice, cod.17 04 01 și cod 17 04 05, rezultate din demontarea firului de contact și șinelor de tramvai;
- deșeuri din lemn, cod. 17 02 01, rezultate din activitatea curentă de șantier;
- deșeuri din materiale plastice, cod. 17 02 03, rezultate din ambalarea diverselor furnituri;
- deșeuri din hartie și carton, cod. 20 01 01, rezultate din activitatea organizării de șantier;
- deșeuri municipale în amestec, cod. 20 03 01, rezultat în cadrul organizărilor de șantier.

În timpul funcționării obiectivului vor rezulta următoarele tipuri de deșeuri:

- municipale în amestec, cod. 20 03 01;
- deșeuri de ambalaje din materiale plastice, cod. 17 01 02, colectate în stațiile de tramvai.

Titularul proiectului, va colectata toate deșeurile rezultate pe amplasament în perioada de realizare și funcționare a investiției și vor fi predate pentru valorificare sau pentru eliminare societăților specializate și autorizate, pe bază de contracte.

e). poluarea și alte efecte negative- în perioada de realizare a investiției vor rezulta:

- emisii gaze de eșapament de la utilajele care asigură transportul materialelor de construcție și realizarea investiției;
- emisii de pulberi, rezultate în timpul realizării lucrărilor de construcție;
- generarea zgomotului și vibrațiilor pe perioada realizării lucrărilor de construcție;

Nivelul de zgomot nu va depăși 65 dB, la limita incintei organizării de șantier.

În timpul funcționării investiției, vor fi emisii de zgomot.

Nivelul de zgomot nu va depăși conform SR 10009/2017- Acustică. Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant, Tabel 5, valorile:

- str. Calea Națională, intersecție str. Calea Națională- str. Ion Pillat.....85 dB;

f). riscurile pentru sănătatea umană- exemplu din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice:- nu este cazul;

2. Amplasarea proiectului:

a). utilizarea actuală și aprobată a terenurilor- investiția se va realiza în intravilan, domeniul public și privat al Municipiului Botoșani cu destinația- circulații carosabile. Suprafața de teren ocupată de reabilitare cale de rulare traseu 101 este de 39.530 m².

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 absorție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

- (1). zonele umede, zone riverane, guri ale râurilor- nu este cazul;
- (2). zonele costiere și mediul marin- nu este cazul;
- (3). zonele montane și forestiere- nu este cazul;
- (4). rezervații și parcuri naturale- nu este cazul;
- (5). zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale

protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național- Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică:- nu este cazul;

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

(7). zone cu o densitate mare a populației:- nu este cazul;

(8). peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic. Prin activitatea de construcții care presupune execuția de săpături pe amplasament există posibilitatea întâlnirii unor vestigii arheologice. În acest caz se vor urma procedurile legale în vigoare.

Imobile monumente istorice: BT- II- m-B- 01911 Uzina electrică- str. Calea Națională nr. 36; BT- II- m-A- 01912 Casa Panu- str. Calea Națională nr. 60; BT- II- m-B- 01913 Casa Moșcovici azi SC NORD PROIECT SA- str. Calea Națională, nr. 62; BT- II- m-B- 01914 Banca Națională, azi Biblioteca Județeană "Mihai Eminescu"- str. Calea Națională, nr. 64; BT- II- m-B- 01919 Casă cu pridvor municipiul Botoșani- str. Ion Pillat, nr. 12; BT – II- m-B-1920 Casa Enășescu, str. Ion Pillat, nr. 28; BT- II- m-B- 01931 Halele de carne și pește, str. Transilvaniei, nr. 2, BT- II- a-A- 01942 Ansamblul bisericii "Sf. Gheorghe", str. Victoriei, nr. 14; BT- II- m-B- 01945 Casa Giurgea, azi Direcția Județeană de Drumuri și Poduri Botoșani, str. Victoriei, nr. 35; BT- II- m-B- 01915 Biserica Blănarilor, azi Biserica "Sf. Ilie", str. Calea Națională, nr. 87-A.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

a). importanța și extinderea spațială a impactului: zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată:- nu este cazul;

b). natura impactului- nu este cazul;

c). natura transfrontalieră a impactului- nu este cazul;

d). intensitatea și complexitatea impactului- nu este cazul;

e). probabilitatea impactului- nu este cazul;

f). debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate a impactului:- nu este cazul;

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

h). probabilitatea de reducere efectivă a impactului:- nu este cazul;

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării/neefectuării evaluării adecvate sunt următoarele- nu este cazul;

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării/neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă:

În conformitate cu adresa nr. 1751 din 15.03.2019, emisă de SGA Botoșani, se menționează că proiectul propus nu se încadrează în categoria lucrărilor construite pe ape sau în legătură cu apele, prevăzute de art. 48 sau art. 54 din Legea Apelor nr. 107/1996.

Condițiile de realizare a proiectului:

a). investiția se va realiza cu respectarea documentației tehnice depuse și a normativelor și prescripțiilor tehnice specifice realizării proiectului, a legislației de mediu în vigoare și a avizelor menționate în Certificatul de Urbanism nr. 796 din 26.10.2018, emis de Primăria Municipiului Botoșani;

b). conform art. 20 alin. (1) din Legea nr. 292/2018, în situația în care, după emiterea acordului de mediu și înainte de obținerea aprobării de dezvoltare, proiectul a suferit modificări, titularul proiectului este obligat să notifice în scris autoritatea publică pentru protecția mediului emitentă, cu privire la aceste modificări;

c). în timpul executării lucrărilor de construcție, se vor lua măsuri pentru reducerea efectelor cauzate de folosirea, depozitarea, transportul de materiale de construcție, reducerea zgomotului și a emisiilor cauzate de exploatarea echipamentelor și de traficul generat de lucrările de construcție;

d). se vor amplasa puncte pentru colectarea selectivă a deșeurilor valorificabile rezultate pe amplasament în vederea eliminării/valorificării prin intermediul societăților autorizate;

e). deșeurile rezultate, indiferent de natura lor, se vor gestiona în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor;

f). pe timpul executării lucrărilor de investiție, se vor utiliza utilaje ale căror caracteristici se încadrează în limitele prevăzute de HG nr. 1756/2006, privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu, produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor;

g). utilajele tehnologice utilizate, vor respecta prevederile H.G. nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru stabilirea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe mașini mobile nerutiere și a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau marfă și stabilirea măsurilor de limitare a emisiilor gazoase și de particule poluante provenite de la acestea, în scopul protecției atmosferei;

h). pe perioada execuției lucrărilor se vor lua toate măsurile ce se impun pentru evitarea contaminării solului cu produse petroliere provenite de la utilaje;

i). la finalizarea lucrărilor care fac obiectul proiectului: „TRANSPORT URBAN DURABIL ÎN MUNICIPIUL BOTOȘANI PRIN REABILITAREA, MODERNIZAREA ȘI EXTINDEREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL DE CĂLATORI CU TRAMVAIUL-REABILITARE CALE DE RULARE TRASEU 101” se vor reface spațiile verzi și străzile afectate, astfel încât terenul să fie readus la starea inițială;

j). la finalizarea proiectului, titularul are obligația de a înștiința autoritatea de mediu în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei de încadrare. Procesul-verbal de constatare întocmit în această etapă se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea, 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 emitere 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 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 contactată 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.