



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARAMUREȘ

ACORD DE MEDIU Draft

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de **JUDEȚUL MARAMUREȘ**, cu sediul în municipiul Baia Mare, str. Gheorghe Șincai, nr.46, județul Maramureș, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Maramureș cu nr.10163 din 28.09.2022 și a completărilor ulterioare, în baza prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările și ulterioare, a Legii 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 prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului; în baza Hotărârii Guvernului nr. 43/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, a H.G. nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia, cu modificările și completările ulterioare

se emite:

ACORD DE MEDIU

pentru proiectul „**CONSTRUIRE VARIANTA DE OCOLIRE BAIJA MARE**”, propus a fi amplasat în municipiul Baia Mare, orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș, comunele Cicârlău, Recea, Groși, Dumbrăvița și Șișești, jud. Maramureș, proiect al cărui amplasament se află în vecinătatea sitului de importanță comunitară ROSCI0436 Someșul Inferior și parțial în interiorul sitului de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta, în scopul stabilirii condițiilor și a măsurilor pentru protecția mediului care trebuie respectate pentru realizarea proiectului care prevede:

I.1. Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa nr. 2, la punctul 10.e) construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit altele decât cele prevăzute în anexa nr.1”. Proiectul propus intră și sub incidența prevederilor art.48 și 54 din Legea apelor nr.107/1996 cu modificările și completările ulterioare; Proiectul propus intră și sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, întrucât amplasamentul proiectului se află în vecinătatea sitului de importanță comunitară ROSCI0436 Someșul Inferior și parțial în interiorul sitului de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta;

I.2. Descrierea proiectului și a tuturor caracteristicilor lucrărilor prevăzute de proiect, inclusiv instalațiile, echipamentele și resursele naturale utilizate.

Conform Certificatului de Urbanism Nr.94 din 17.06.2022 emis de Consiliul Județean Maramureș, terenurile sunt situate parțial în intravilanul și parțial în extravilanul localităților, fiind domeniu public și privat al statului, al unităților administrativ teritoriale, proprietăți private ale persoanelor fizice și juridice, având folosința actuală - terenuri agricole, cursuri de apă, căi de comunicații rutiere, canale de desecare, curți construcții și destinația stabilită prin documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate - terenuri agricole, cursuri de apă, căi de comunicații rutiere, canale de desecare, curți construcții;

Proiectul are ca scop realizarea variantei de ocolire a municipiului Baia Mare pe relația vest - sud - est, conectarea acesteia cu „Drumul de mare viteză Baia Mare - Suceava: Lot 1 Baia Mare - Bistrița” și „Drum expres Satu Mare - Baia Mare și legăturile cu drumurile existente”, precum și fluidizarea fluxurilor de trafic către și dinspre DN 1C (E58) Dej - Baia Mare, DN 1C (E58) Baia Mare - Halmeu (Satu Mare), DN 18 Baia Mare - Sighetu Marmăției - Borșa - Iacobeni, DN 18B Baia Mare - Târgu Lăpuș - Dej, DJ 182B Baia Mare - Șomcuța Mare, care reprezintă căile principale de intrare/ieșire din zona metropolitană a municipiului Baia Mare. Varianta de ocolire Baia Mare se desfășoară între limitele a 8 UAT-uri (municipiul Baia Mare, orașele Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, comunele Cicârlău, Recea, Groși, Dumbrăvița și Șișești), străbătând parțial intravilanul a 6 UAT-uri la limita acestora, respectiv comunele Cicârlău, Recea, Groși și Dumbrăvița și orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș, din județul Maramureș, fiind un proiect de anvergură, ce însumează o lungime totală de 31,872 km (din care sectorul de drum cuprins între km 0+000 și km 19+826 are prevăzute 2x3,50 m x 2 sensuri de circulație - parte carosabilă, care sunt discontinue, neavând nici o secțiune >de 10 km continuă în 4 benzi), acesta putând să aibă un impact semnificativ asupra factorilor de mediu (apă, aer, sol și sănătatea populației).

Caracteristici proiect:

Traseul variantei de Ocolire Baia Mare are începutul la kilometrul 0+000 la intersecția DN1C (E58) aproximativ la km 164+000 al DN1C (E58), în dreptul localității Cicârlău, situat la NV de municipiul Baia Mare, respectiv kilometrul 31+872 (sfârșitul variantei de ocolire) la intersecția cu DN18, aproximativ la km 12+550 al DN18, situat la ieșirea din orașul Baia Sprie.

Lungimea traseului (variantei de ocolire): 31,872 km (între km 0+000 - km 31+872);

- între km 0+000 - km 19+826 clasa tehnică II;
- între km 19+826 -km 31+872 clasa tehnică III;

De la km 0+000, intersecție DN1C (58) până la km 19+826, intersecție cu DN18B, lățimea platformei este de 19,00 m + fâșii parapet din care:

- 1x2,00 m - zonă mediană;
- 2x3,50 m x 2 sensuri de circulație - parte carosabilă; între km 0+000 - km 19+826, cu întreruperea continuității celor 2x3,50m x 2 sensuri de circulație. Întrucât pe acest tronson de drum cuprins între km 0+000 - km 19+826 sunt prevăzute 4 poduri din totalul de 6 noi propuse prin proiect, precum și 2 viaducte din totalul de 17 viaducte propuse prin proiect și 13 pasaje din totalul de 16 pasaje propuse pentru întregul proiect, secțiunea de drum îngustându-se în zona podurilor și a viaductelor în două benzi de circulație (2x3,50 m parte carosabilă), sectorul nu prezintă nici o secțiune continuă de 2x3,50 m x 2 sensuri de circulație pe o lungime >de 10 km;
- 2x0,75 m - benzi de încadrare;
- 2x0,75 m - acostamente impietruite;

De la km 19+826, intersecție cu DN18B până la km km 31+872.00, intersecție cu DN18, lățimea platformei este de 10,00 m + fâșii parapet din care:

- 2x3,50 m - parte carosabilă;
- 2x0,75 m - benzi de încadrare;
- 2x0,75 m - acostamente impietruite;

Alte lucrări propuse: realizarea de noduri rutiere - 9 buc, pasaje - 16 buc, poduri noi-6 buc peste (râu Băița - 1 buc, râu Lăpuș - 2 buc, relocare pod DN 18 - 1 buc, un pod peste șanț și un pod peste curs de apă semipermanent),viaducte -17 buc, podețe dalate - 36 buc, podețe pe nodurile rutiere - 19 buc, podețe relocări de drumuri comunale -1 buc; **Lucrări de colectare și evacuare ape:** șanțuri pereate - 91782 ml, rigole pereate - 28220 ml, bazin sedimentare -1 buc, bazine dispersie - 7 buc, separatoare hidrocarburi - 298 buc; **Suprafața totală de teren ocupată** pentru

amenajare culoarului și platformelor de lucru ale variantei ocolitoare este de 2246858 mp; Terenul pe care îl va ocupa Varianta de Ocolire Baia Mare este de 41490 mp; Bilanț teritorial al variantei de ocolire: Terenul pe care-l va ocupa Varianta ocolitoare Baia Mare este de 2.246.858 mp din care defalcat pe unități teritoriale terenul este cuprins astfel:

- Cicârlău	148.222 mp
- Tăuții Măgherăuș	324.786 mp
- Recea	599.994 mp
- Groși	225.076 mp
- Baia Mare	249.077 mp
- Dumbrăvița	111.825 mp
- Șișești	6.480 mp
- Baia Sprie	581.398 mp

A fost obținut Certificatul de Urbanism nr. 94 din 17.06.2022 emis de Consiliul Județean Maramureș, care este valabil conform Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, art. 26 „CertIFICATELE de urbanism, avizele, acordurile, permisele sau autorizațiile sunt valabile până la finalizarea executării lucrărilor pentru care au fost eliberate, respectiv, până la eliberarea procesului verbal de recepție finală a lucrărilor”.

Descrierea componentelor proiectului:

Principalele lucrări ale investiției sunt următoarele:

- ✓ trasare și pichetare traseu, realizare terasamente și structura rutieră, poduri, pasaje, viaducte, parcări, amenajare intersecții;
- ✓ asigurarea scurgerii și evacuării apelor pluviale;
- ✓ asigurarea siguranței circulației prin semnalizări verticale, marcaje orizontale, marcaje pietonale, parapeti, etc.

Varianta de ocolire va fi un drum de clasa tehnică:

- între km 0+000 - km 19+826 clasa tehnică II;
- între km 19+826 - km 31+872 clasa tehnică III;

De la km 0+000, intersecție DN1C (58) până la km 19+826, intersecție cu DN18B, lățimea platformei este de 19,00 m + fâșii parapet din care:

- 1x2,00 m - zonă mediană;

- 2x3,50 m x 2 sensuri de circulație - parte carosabilă; între km 0+000 - km 19+826, cu întreruperea continuității celor 2x3,50m x 2 sensuri de circulație. Întrucât pe acest tronson de drum cuprins între km 0+000 - km 19+826 sunt prevăzute 4 poduri din totalul de 6 poduri prevăzute în întregul proiect, precum și 2 viaducte din totalul de 17 viaducte propuse prin proiect și 13 pasaje din totalul de 16 pasaje propuse pentru întregul proiect, secțiunea de drum îngustându-se în zona podurilor și a viaductelor în două benzi de circulație (2x3,50 m parte carosabilă), sectorul nu prezintă nici o secțiune continuă de 2x3,50 m x 2 sensuri de circulație pe o lungime >de 10 km;

- 2x0,75 m - benzi de încadrare;
- 2x0,75 m - acostamente impietruite;

De la km 19+826, intersecție cu DN18B până la km km 31+872.00, intersecție cu DN18, lățimea platformei este de 10,00 m + fâșii parapet din care:

- 2x3,50 m - parte carosabilă;
- 2x0,75 m - benzi de încadrare;
- 2x0,75 m - acostamente impietruite; și anume:
- viteza de proiectare de 100 - 80 km/h;
- profilul transversal tip al drumului VOSS va avea următoarele elemente geometrice:
 - platforma drumului: 21,50 m;
 - partea carosabilă: (2 căi unidirecționale) 4 x 3,50 m;
 - separator fluxuri de circulație: 3,00 m;
 - acostamente: 2 x 2,25 m din care benzi de încadrare: 2 x 0,75 m;

Profilul transversal:

Elementele geometrice ale profilului transversal tip:

De la km 0+000, intersecție DN1C(58) până la km 19+826, intersecție cu DN18B, lățimea platformei este de 19,00 m + fâșii parapet din care:

- 1x2,00 m - zona mediană;
- 2x3,50 m x 2 sensuri de circulație - parte carosabilă;
- 2x0,75 m - benzi de încadrare;
- 2x0,75 m - acostamente impietruite;

De la km 19+826, intersecție cu DN18B până la km 32+873.95, intersecție cu DN18, lățimea platformei este de 10,00m + fâșii parapet din care:

- 2x3,50 m - parte carosabilă;
- 2x0,75 m - benzi de încadrare;
- 2x0,75 m - acostamente impietruite;

De la km 29+500 până la km 30+430 pe sensul de urcare și de la km 30+631 până la km 31+032 pe sensul de urcare, conform prevederilor STAS 863-85, acolo unde declivitatea depășește 4 % s-a prevăzut bandă pentru vehicule lente, adiacentă părții carosabile, având lățimea de 3,50 m.

Structura rutieră avută în vedere la etapă AMC2 pentru varianta de ocolire este:

- 4 cm BA16 rul. 50/70;
- 6 cm BAD 22,4 leg. 50/70;
- 8 cm AB 31,5 baza 50/70;
- 25 cm strat din piatră spartă;
- 30 cm strat din balast;
- 20 cm strat de formă din pământ stabilizat;

Structura rutieră se aplică și pe benzile de încadrare.

Intersecții cu alte căi de comunicații: Pentru asigurarea unor bune legături cu drumurile naționale și județene intersectate (DN1C, DC98, DJ182B, DN18B, DJ184, DN18) și zonele de interes (aeroport, zona industrială) s-au prevăzut un număr de 8 noduri rutiere. Viteză de proiectare a nodurilor rutiere este de 40-50 km/h.

Noduri rutiere prevăzute în cadrul proiectului

Nr. Crt.	Denumire	Interval prevăzut pentru realizarea lucrării		Observații
1	Nod rutier DN1C(E58)	0+000		Asigură legătura cu DN1C (E58) și cale de acces către Satu Mare
2	Nod rutier DC98	2+400	2+900	Asigura legătura cu DC98 si deserveste comunitatea locala din localitatile Busag și Merisor
3	Nod rutier Aeroport Internațional Maramureș	3+800	4+900	Asigură legătura cu DC97 și cale de acces către Aeroportul BAY
4	Nod rutier DN1C(E85)	10+400	11+500	Asigură legătura cu DN1C si cale de acces către Baia Mare/Cluj Napoca
5	Nod rutier DJ182B	15+900	16+600	Asigură legătura cu DI182B si cale de acces catre Baia Mare
6	Nod rutier DN18B / Zona Industrială	19+800	20+800	Asigură legătura cu DN18B si cale de acces catre Zona Industrial
7	Nod rutier DJ184	28+100	28+800	Asigură legătura cu DJ184 si cale de acces catre orasul Baia Sprie
8	Nod rutier DN18	31+872		Asigură legătura cu DN18 și cale de acces către orașul Sighetu Marmatiei/Baia Sprie

Nod rutier DN1C(E58), km 0+000:

Amplasament:

Acest nod rutier este propus la km 0+000 al variantei de ocolire, la N-V de mun. Baia Mare la intersecția cu DN1C (E58) aproximativ la km 164+000.

DN1C(E58) leagă la N-V granița cu Ucraina la Halmeu, respectiv în S-V orașul Cluj-Napoca. Prin realizarea acestui nod rutier se va asigura ocolirea mun. Baia Mare și direcționarea traficului greu spre S fără a mai tranzita mun. Baia Mare.

Descrierea nodului rutier:

Acest nod rutier de tip trompetă este amplasat între limitele UAT-urilor Cicârlau și Tăuții Măgherauș și asigură toate relațiile de intrare/ieșire către și din spre DN1C(E58). Acesta este compus dintr-un pasaj superior, 3 bretele și o buclă de intrare în flux.

Profilul longitudinal al variantei de ocolire în zona nodului prezintă o racordare convexă, compusă la intrare de o declivitate de 2.40 % respectiv de 1.05 % la ieșire.

Accese

Accesul se va realiza prin intermediul a două bretele unidirecționale, o buclă respectiv o succesiune de buclă-bretea aferente fiecărei direcții pentru care elementele geometrice sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Direcție	Sens	Element	Declivitate parcursă		Viteza de proiectare și elemente geometrice
			rampa	panta	
VO-DN1C	Ieșire	Bretea		X	V=40km/h; R=100m; i= 4.5%
DN1C-VO (dinspre Baia Mare)	Intrare	Buclă	X		V=40km/h; R=96m; i=4.5%
DN1C-VO (dinspre Satu Mare)	Intrare	Bretea	X		V=50km/h; R=130m; i=5% k=2.03
VO-DN1C	Ieșire	Bretea		X	V=50km/h; R=130m; i=5% k=2.03

Nod rutier DC98, km 2+675

Amplasament:

Acest nod este propus la intersecția cu DC98, drum ce face legătura între mun. Baia Mare și orașul Tăuții Magheraus. Prin realizarea acestui nod se va asigura accesul localităților Merișor și Bușag la varianta de ocolire. Totodată prin realizarea acestui nod, localitățile menționate vor putea avea acces rapid la mun. Baia Mare, orașul Baia Sprie și posibilitatea accesului spre S țării fără a mai tranzita mun. Baia Mare.

Descrierea nodului rutier

Nodul rutier, propus la intersecția cu DC98, este de tip giratoriu. Asigură toate relațiile de legătură cu localitățile și drumurile limitrofe, totodată fiind posibilă și întoarcerea.

Girația (amplasată la nivelul DC98), este alungită, cu rază interioară (a insulei) de 12,00 m, respectiv rază exterioară de 22,00 m. Girația are în componență 2 benzi de circulație.

Profilul longitudinal al variantei de ocolire în zona nodului se desfășoară pe o declivitate de 1.30 %, asigurând gabaritul de liberă trecere în giratie prin intermediul unui pasaj cu două deschideri de 27.00 m.

Accese

Accesul se va realiza prin intermediul a patru bretele unidirecționale aferente fiecărei direcții în parte astfel:

Direcție	Sens	Element	Declivitate parcursă		Viteza de proiectare și elemente geometrice
			rampa	panta	
VO-DC98	Iesire	Bretea		X	V=60km/h; R=600/400m; p= -2.5% / 2.5%
DC98-VO	Intrare	Bretea	X		V=60km/h; R=800/650m; p= -2.5% / -2.5%
VO-DC98	Ieșire	Bretea		X	V=60km/h; R=2000/400m; p= -2.5% / 2.5%
DC98-VO	Intrare	Bretea	X		V=60km/h; R=700/385m; p= -2.5% / 2.5%

Nod rutier Aeroport Internațional Maramureș, km 4+288

Amplasament:

Acest nod rutier este propus în apropierea Aeroportului Internațional Maramureș, la V de mun. Baia Mare, la km 4+288 al variantei de ocolire, care printr-un drum de legătură în lungime aprox. de 1.30 km intersectează DC97, drum ce conectează mai departe Aeroportul Internațional Maramureș.

Descrierea nodului rutier:

Acest nod rutier de tip „trompetă” cu buclă de ieșire din flux, asigură toate relațiile de intrare/ieșire către și dinspre Aeroportul Internațional Maramureș. Drumul de legătură supratraversează varianta de ocolire prin intermediul unui pasaj.

Drumul de legătură propus are elementele geometrice ce asigură o viteză de proiectare de 80km/h. În capătul acestui drum de legătură este prevăzută o giratie cu rază interioară de 10,0 m la nivel cu intersecția cu DC97.

Accese:

Accesul se va realiza prin intermediul a două bretele unidirecționale, o buclă respectiv o succesiune de buclă-bretea aferente fiecărei direcții pentru care elementele geometrice sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Calea	Sens	Element	Declivitate parcursă		Viteza de proiectare și elemente geometrice
			rampa	panta	
Aeroport-VO	Intrare	Bretea		X	V=50km/h; R=185m; i=4,5%
VO-Aeroport	Iesire	Bucla	X		V=40km/h; R=100m; i=4,5%
Aeroport-VO	Intrare	Bretea		X	V=50km/h; R=180m; i=4,5%
VO-Aeroport	Ieșire	Bretea	X		V=50km/h; R=180m; i= 4,5%

Nod rutier DN1C(E85), km 10+891

Amplasament:

Acest nod rutier este propus la intersecția cu DN1C(E58) aprox la km 144+000 al drumului național. DN1C(E58) leagă la N-V punctul de trecere a frontierei cu Ucraina la Halmeu, respectiv în S-V orașul Cluj-Napoca.

Prin intermediul acestui nod se va putea realiza direcționarea traficului greu dintre S țării (orașul Cluj-Napoca) și punctul vamal cu Ucraina de la Halmeu.

Descrierea nodului rutier:

Nodul rutier propus este de tip „trompetă” cu buclă de ieșire din flux, asigurând toate relațiile de intrare/ieșire către și dinspre DN1C(E58). DN1C(E58) împreună cu pârâul Craica este traversat prin intermediul unui pasaj inferior, ulterior intersecția cu varianta de ocolire fiind realizată prin intermediul celui de-al doilea pasaj inferior, conectivitatea dintre nodul rutier și DN1C(E58) realizându-se printr-un drum de legătură cu o lungime de aproximativ 280,0 m. Drumul de legătură propus prezintă elemente geometrice pentru viteză de proiectare de 50km/h. În capătul acestui drum de legatură este prevăzută o girație la nivel cu DN1C(E58).

Accese:

Accesul se va realiza prin intermediul a două bretele unidirecționale, o buclă respectiv o succesiune de buclă-bretea aferente fiecărei direcții pentru care elementele geometrice sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Calea	Sens	Element	Declivitate parcursă		Viteza de proiectare și elemente geometrice
			rampa	panta	
DN1C-VO	Intrare	Bretea	X		V=40km/h; R=101m; i=4.5%
VO-DN1C	Ieșire	Buclă	X		V=40km/h; R=96m; i=4.5%
DN1C-VO	Intrare	Bretea	X		V=50km/h; R=120m; i=5%, k=2.28
VO-DN1C	Ieșire	Bretea		X	V=50km/h; R=160m; i=5%

Nod rutier DJ182B, km 16+249

Amplasament:

Acest nod este propus la intersecția cu DJ182, drum ce face legătură cu actuală varianta de ocolire a mun. Baia Mare și zona industrială din S a municipiului, totodată drumul județean 182B străbate de la nord la sud-vest regiunea centrală a județului Maramureș din municipiul Baia Mare până la limita cu județul Satu Mare.

Descrierea nodului rutier:

Nodul rutier, propus la intersecția cu DJ182B, este de tip giratoriu și asigură toate relațiile de legătură cu mun. Baia Mare și drumurile limitrofe, totodată fiind posibilă și întoarcerea.

Girația (amplasată la nivelul DJ182), are rază interioară de 12,00 m, respectiv rază exterioară de 22,0 m. Formă alungită a giratiei a fost aleasă atât din considerente de siguranță circulației cât și din considerente tehnice.

Profilul longitudinal al variantei de ocolire în zona nodului se regăsește în racordare convexa compusă de o declivitate la intrare de 2.21 %, respectiv la ieșire de o declivitate de 1.11 %, asigurând gabaritul de liberă trecere în giratie prin intermediul unui pasaj cu două deschideri.

Accese:

Accesul se va realiza prin intermediul a patru bretele unidirecționale aferente fiecărei direcții în parte astfel:

Direcție	Sens	Element	Declivitate parcursă	Viteza de proiectare și
----------	------	---------	----------------------	-------------------------

			rampa	panta	
VO-DJ182	ieșire	Bretea		X	V=60km/h; R=500; p= -2.5%
DJ182-VO	Intrare	Bretea	X		V=60km/h;
VO-DJ182	ieșire	Bretea		X	V=60km/h; R=395/300m; p= 2.5% și i=3.5%
DJ182-VO	Intrare	Bretea	X		V=60km/h; R=550m; p= 2.5%

Nod rutier DN18B+Zona Industrială, km 20+290

Amplasament

Acest nod rutier este propus în apropierea intersecției cu DN18B, care face legătura între mun. Baia Mare și DN1C în localitatea Groși, totodată prin intermediul acestui nod rutier se realizează legătură cu Zona Industrială din S-E municipiului.

Descrierea nodului rutier

Nodul rutier propus va fi de tip „trompetă” cu buclă de intrare în flux, asigurând toate relațiile de intrare/ieșire către și dinspre DN18B (km 4+800). DN18B traversează varianta de ocolire prin intermediul unui pasaj inferior, ulterior intersecția nodului rutier cu varianta de ocolire fiind realizată prin intermediul celui de-al doilea pasaj inferior, conectivitatea dintre nodul rutier, DN18B și Zona Industrială realizându-se printr-o rețea de drumuri de legătură cu o lungime de aproximativ 2.57 km. Drumurile de legătură propuse prezintă elemente geometrice pentru viteză de proiectare de 80km/h pentru direcția varianta de ocolire - Zona Industrială, respectiv pentru direcția DN18B - varianta de ocolire 60km/h.

Drumurile de legătură formează o intersecție de tip „cruce” unde este prevăzută o intersecție denivelată de tip „giratoriu”, deoarece fluxul de trafic predominant este către și dispse Zona Industrială.

Drumul de legătură pe direcția varianta de ocolire - Zona Industrială traversează girația prin intermediul unui pasaj cu două deschideri, pasaj ce asigura gabaritul de liberă trecere prin giratie. Girația are o formă alungită, este amplasată la nivelul terenului, are rază interioară de 12,00m, respectiv rază exterioară de 22,00 m. La capătul drumului de legătură este propusă amenajarea intersecției la nivel cu prioritizarea virajului la stânga, pentru a favoriza fluxul dominant.

Drumul de legătură pe direcția DN18B - varianta de ocolire are kilometrul de început la intersecția cu DN18B, unde este propusă o intersecție de tip „giratoriu” la nivel cu rază interioară a insulei de 9,0 m.

Accese

Accesul se va realiza prin intermediul a două bretele unidireționale, o buclă respectiv o succesiune de buclă-bretea aferente fiecărei direcții pentru care elementele geometrice sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Calea	Sens	Element	Declivitate parcursă		Viteza de proiectare și elemente geometrice
			rampa	panta	
VO-ZN-DN18B	iesire	Bretea	X		V=50km/h; R=120m; i=5%, k=2.28
ZN-DN18B-VO	intrare	Bucla		X	V=40km/h; R=96m; i=4.5%
ZN-DN18B-VO	intrare	Bretea		X	V=50km/h; R=130m; i=5%, k=2.03

VO-ZN-DN18B	iesire	Breteea	X		V=50km/h; R=130m; i=5%, k=2.03
-------------	--------	---------	---	--	-----------------------------------

Nod rutier DJ184, km 28+360

Amplasament

Acest nod rutier este propus în apropierea DJ184, drum ce face legătura între Baia Sprie - Cavnic - Ocna Șugatag și Sighetu Marmăției.

Descrierea nodului rutier

Nodul rutier, propus în apropierea intersecției cu DJ184, este de tip giratoriu. Asigură toate relațiile de legătură cu orașul Baia Sprie și drumurile limitrofe.

Giratia (amplasată la nivelul terenului), are rază interioară de 12,00 m, respectiv rază exterioară de 22,00 m. Giratia are în componență 2 benzi de circulație.

Conectivitatea dintre nodul rutier și DJ184 realizându-se printr-un drum de legătură cu o lungime de aproximativ 770m. În intersecția drumului de legătură cu DJ184 este prevăzută o giratie cu rază interioară de 9,0 m la nivelul actual al drumului județean.

Profilul longitudinal al variantei de ocolire în zona nodului se regăsește într-o racordare convexă formată dintr-o declivitate la intrare de 3.14 %, respectiv la ieșire de 0.50 %.

Accese

Accesul se va realiza prin intermediul a patru bretele unidirecționale aferente fiecărei direcții în parte astfel:

Directie	Sens	Element	Declivitate parcursa		Viteza de proiectare si elemente geometrice
			rampa	panta	
VO-DJ184	ieșire	Breteea		X	V=60km/h; R=450m; p= 2.5%
DJ184-VO	Intrare	Breteea	X		V=60km/h; R=450m; p= 2.5%
VO-DJ184	ieșire	Breteea		X	V=60km/h; R=450m; p= 2.5%
DJ184-VO	Intrare	Breteea	X		V=60km/h; R=450m; p= 2.5%

Nod rutier DN18, km 31+872.00

Amplasament

Acest nod rutier este amplasat la ieșirea din orașul Baia Sprie, la intersecția cu DN18 (aprox. la km 12+500), drum care leagă Baia Mare de Sighetu Marmăției, Borșa și Iacoveni. Totodată, în acest nod rutier se regăsește și kilometrul de sfârșit proiect al variantei de ocolire.

Descrierea nodului rutier

Acest nod rutier, propus la intersecția cu DN18, este de tip „giratoriu”, tangent la DN18. Acest tip de girație permite desfășurarea traficului pe direcția înainte fără intersecția fluxurilor de trafic de pe drumul național pe direcția Baia Mare - Sighetu Marmăției. Accesul spre varianta de ocolire, din DN18 realizându-se prin intermediul unei girații la nivelul actual al drumului național, girație cu rază interioară de 12,0 m. Reconfigurarea DN18 este realizată prin intermediul a trei curbe ce asigura o viteză de proiectare de 60km/h.

Pasaje

Pasaje peste varianta de ocolire

Nr. crt.	Denumire	Interval extins prevăzut pentru realizarea lucrării		Obstacol
		km început	km sfârșit	
1	Pasaj inferior peste DN1C	0+043	0+092	DN1C
2	Pasaj bretea DN1C - VO	0+099	0+225	Bretea Nod rutier
3	Pasaj bretea VO - DN1C	0+095	0+221	Bretea Nod rutier
4	Pasaj inferior peste CF400	0+196	0+227	CF 400
5	Pasaj inferior peste DC 99	1+371	1+452	DC 99
6	Pasaj inferior peste DC 98	2+647	2+701	DC 98
7	Pasaj superior Drum legătura Aeroport BAY peste VO	4+286		Drum legătura Aeroport BAY
8	Pasaj inferior peste CF400	8+875	9+235	CF400
9	Pasaj inferior peste DN1C și peste pârâul Craica	10+625	10+679	DN1C și pârâul Craica
10	Pasaj inferior peste drum legătura Nod rutier DN1C	10+879	10+907	Drum de legatura nod rutier DN1C
11	Pasaj superior drum local	14+587		Drum local
12	Pasaj inferior peste DJ 182 B	16+206	16+282	DJ 182 B
13	Pasaj superior DN18B peste varianta de ocolire	19+690		DN18B
14	Pasaj superior Nod rutier Zona Industrială	20+380		Drum legatură Zona Industrială
15	Pasaj Nod rutier DL Zona Industrială - DN18B	0+282	0+336	Drum de legatură DN18B
16	Pasaj peste str.Vrancei si pârâul Craica-DL Zona Industrială	1+900	1+976	str.Vrancei si pârâul Craica
17	Pasaj superior drum local	21+520		Drum local

Lucrări de poduri:

Pod cu o deschidere de 4 m peste râul Nistru la km 0+700 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 687032.42, Y(E): 380922.49

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 44.33 m
- Lățime lungimea în firul apei = 4.0 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 56.40 m³/s) este de 151.64 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 1.0 m
- Cota intrados= 152.64 mdMN
- Cota talveg 149.08 mdMN

Casetă de beton cu dimensiunea golului de 4.0 x 6.0 m, lungime totală de 27 m.

Structura va fi pozată la cota talvegului, pe un radier de beton simplu cu grosimea de 20 cm.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin placi de racordare în lungime de 6 amonte și 6 m aval.

Lucrări în albia cursului de apă

În amonte și aval de pod se vor realiza saltele de gabioane pe o lungime totală de 297 m, cu secțiuni de 3.50 x 6 m, panta taluze 2:3 și grosime de 30 cm.

Pod cu o deschidere de 4 m peste râul Craica la km 0+174 la nodul rutier DN1C km 144+543 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 681869.04, Y(E): 386819.26

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 38.03 m
- Lățime lungimea în firul apei = 4.0 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 49 m³/s) este de 161.26 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 1.51 m
- Cota intrados= 162.77 mdMN
- Cota talveg 158.77 mdMN

Casetă de beton cu dimensiunea golului de 4.0 x 6.0 m, lungime totală de 27 m.

Structura va fi pozată la cota talvegului, pe un radier de beton simplu cu grosimea de 20 cm.

Lucrări în albia cursului de apă

În amonte și aval de pod se vor realiza saltele de gabioane pe o lungime totală de 392 m, cu secțiuni de 2.50 x 5 m, panta taluze 2:3 și grosime de 30 cm.

Pod cu o deschidere de 2 m peste curs necadastrat la km 1+533 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 683172.44, Y(E): 396015.49

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 28.48 m
- Lățime lungimea în firul apei = 2 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 1.97 m³/s) este de 273.78 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 1.54 m
- Cota intrados= 275.32 mdMN
- Cota talveg= 273.32 mdMN

Casetă de beton cu dimensiunea golului de 2.0 x 2.0 m, lungime totală de 28.48 m.

Structura va fi pozată la cota talvegului, pe un radier de beton simplu cu grosimea de 20 cm.

Lucrări în albia cursului de apă

În amonte și aval de pod se vor realiza saltele de gabioane pe o lungime totală de 114 m, cu secțiuni de 1.50 x 1.50 m, panta taluze 2:3 și grosime de 30 cm.

Pod cu trei deschideri(27 m + 38 m + 27 m) peste curs de apă Băița la km 3+726 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 684489.47, Y(E): 381387.25

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 102.50 m
- Lățime lungimea în firul apei = 9.90 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 140 m³/s) este de 151.81 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 3.35 m
- Cota intrados= 155.16 mdMN
- Cota talveg 147.55 mdMN

Suprastructura: 7 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.04 m pentru deschiderile de 27.0 m și din 10 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.40 m pentru deschiderea centrală de 38.0 m. Grinzile sunt simplu rezemate, peste care se toarnă placa din beton armat cu grosimea minimă de 15 cm. Carosabilul are lățimea de 7.80 m fiind compus din două benzi de circulație cu lățime de 3.90 m fiecare.

Infrastructura: 6 rânduri de piloți forăți Ø1.20 m cu lungime de 20 m, piloții vor fi solidarizați la partea superioară cu radiere din beton armat cu secțiune de 1.5 x 6.0 m și elevații cu înălțimea de 1.50 ÷ 2.0 m.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin sferturi de con pereate cu lungimea de 4.50 m.

Pod cu 8 deschideri (27,0 m + 6 x 38.0 m + 27.0 m) peste cursul de apă Lăpuș la km 5+182 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 683324.39, Y(E): 382067.85

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 303.50 m
- Lățime lungimea în firul apei = 9.90 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 1% (Q1%= 842 m³/s) este de 152.24 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 3.76 m
- Cota intrados= 156.0 mdMN
- Cota talveg 147.90 mdMN

Suprastructură: 7 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.04 m pentru deschiderile de 27.0 m și din 10 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.40 m pentru deschiderile de 38.0 m. Grinzile sunt simplu rezemate, peste care se toarnă placa din beton armat cu grosimea minimă de 15 cm. Carosabilul are lățimea de 7.80 m fiind compus din două benzi de circulație cu lățime de 3.90 m fiecare.

Infrastructura: 6 rânduri de piloți forăți Ø1.20 m cu lungime de 20 m, piloții vor fi solidarizați la partea superioară cu radiere din beton armat cu secțiune de 1.5 x 9.40 m și elevații cu înălțimea de 1.50 ÷ 6.50 m.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin placi de racordare cu lungimea de 6.0 m.

Pod cu 3 deschideri (3 x 38.0 m) peste cursul de apă Lăpuș la km 8+634 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 681604.39, Y(E): 384697.60

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 114 m
- Lățime lungimea în firul apei = 9.90 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 750 m³/s) este de 156.93 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 7.07 m
- Cota intrados= 164.0 mdMN
- Cota talveg 151.62 mdMN

Suprastructura: 10 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.40 m. Grinzile sunt simplu rezemate, peste care se toarnă placa din beton armat cu grosimea minimă de 15 cm. Carosabilul are lățimea de 7.80 m fiind compus din două benzi de circulație cu lățime de 3.90 m fiecare.

Infrastructura: 6 rânduri de piloți forăți Ø1.20 m cu lungime de 30 m, piloții vor fi solidarizați la partea superioară cu radiere din beton armat cu secțiune de 1.50 x 9.40 m și elevații cu înălțimea de 4.70 ÷ 11 m.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin placi de racordare cu lungimea de 6.0 m.

Pod cu 2 deschideri (38 m + 38 m) peste cursul de apă Craica la km 10+650 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 681867.54, Y(E): 386541.29

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 76 m
- Lățime lungimea în firul apei = 24.20 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 49 m³/s) este de 159.95 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 5.36 m
- Cota intrados= 165.31 mdMN
- Cota talveg 157.75mdMN

Suprastructura: 10 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.40 m. Grinzile sunt simplu rezemate, peste care se toarnă placa din beton armat cu grosimea minima de 15 cm. Carosabilul este compus din două benzi de circulație cu lățime de 3.50 m iar lățimea totală de 7.40 m pe un sens și 3 benzi de circulație cu lățime de 3.50 m, iar lățimea totală de 10.90 pe celalalt.

Infrastructura: 7 rânduri de piloți forțați Ø1.20 m cu lungime de 27 m, piloții vor fi solidarizați la partea superioară cu radiere din beton armat cu secțiune de 1.5 x 6.0 m și elevații cu înălțimea de 5.40 ÷ 6.30 m.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin placi de racordare cu lungimea de 6.0 m.

Lucrări în albia cursului de apă

Protecție albiei cu saltea de gabioane amplasată pe maluri și pe talveg, având panta taluz 2:3 și o lungime totală de 392 m în amonte și aval de pod, cu secțiune de 2.50 x 5.0 m și grosime de 30 cm.

În amonte este prevăzută o caseta cu dimensiunea de 6 x 4 m ca aceasta lucrare intersectează nodul rutier DN1C km 144+543.

Pod cu 8 deschideri (8 x 38 m) peste cursul de apă Săsar la km 31+512 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 686433.11, Y(E): 403999.29

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 304 m
- Lățime lungimea în firul apei = 11.30 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 90 m³/s) este de 411.36 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 19.44 m
- Cota intrados= 430.80 mdMN
- Cota talveg 407.64 mdMN

Suprastructura: 10 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțime de 1.40 m. Grinzile sunt simplu rezemate, peste care se toarnă placa din beton armat cu grosimea minima de 15 cm. Carosabilul este compus din două benzi de circulație cu lățime de 3.90 m iar lățimea totală de 7.80 m.

Infrastructura: 5 rânduri de piloți forțați Ø1.20 m cu lungime de 30 m, piloții vor fi solidarizați la partea superioară cu radiere din beton armat cu secțiune de 1.5 x 6.0 m și elevații cu înălțimea de 5.40 ÷ 22 m.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin placi de racordare cu lungimea de 6.0 m.

Pod cu o deschidere de 5.0 m peste cursul de apă valea Cărbunăreasa la km 16+541 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 681469.68, Y(E): 392158.56

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 38.98 m
- Lățime lungimea în firul apei = 5.0 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 16.70 m³/s) este de 215.54 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 1.55 m
- Cota intrados= 217.09 mdMN
- Cota talveg 214.29 mdMN

Casetă de beton cu dimensiunea golului de 5.0 x 2.80 m, lungime totală de 38.98 m.

Structura va fi pozată la cota talvegului, pe un radier de beton simplu cu grosimea de 20 cm.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin sferturi de con.

Lucrări în albia cursului de apă

Protecție albiei în amonte și aval de pod se va realiza cu saltele de gabioane pe o lungime totală de 102 m, cu secțiune de 2.0 x 2.0 m, panta taluze 2:3 și grosime de 30 cm.

Pod cu o deschidere 5.0 m peste cursul de apă Craica la km 17+976 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 682036.01, Y(E): 393451.93

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 57.07 m
- Lățime lungimea în firul apei = 5.0 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 15.30 m³/s) este de 231.72 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 1.63 m
- Cota intrados= 233.35 mdMN
- Cota talveg 230.55 mdMN

Casetă de beton cu dimensiunea golului de 5.0 x 2.80 m, lungime totală de 57.07 m. Structura va fi pozată la cota talvegului, pe un radier de beton simplu cu grosimea de 20 cm.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin sferturi de con.

Lucrări în albia cursului de apă

Protectie albiei în amonte și aval de pod se va realiza cu saltele de gabioane pe o lungime totală de 175 m, cu secțiune de 2.0 x 2.0 m, panta taluze 2:3 și grosime de 30 cm.

Pod cu o deschidere 2.0 m peste curs de apă necadastrat la km 16+671 în punctul cu coordonate topografice în STEREO 70 : X(N): 681464.92, Y(E): 392289.19

Caracteristici lucrare:

- Lungime în ax= 43.55 m
- Lățime lungimea în firul apei = 2.0 m
- Nivelul corespunzător debitului maxim cu probabilitatea de depășire de 2% (Q2%= 4.96 m³/s) este de 215.91 mdMN
- Înălțimea minimă de liberă trecere= 1.06 m
- Cota intrados= 216.97 mdMN
- Cota talveg 214.97 mdMN

Casetă de beton cu dimensiunea golului de 2.0 x 2.0 m, lungime totală de 43.55 m. Structura va fi pozată la cota talvegului, pe un radier de beton simplu cu grosimea de 20 cm.

Racordarea cu terasamentele: se va realiza prin placi de racordare în lungime de 6 m.

Lucrări în albia cursului de apă

Protectie albiei în amonte și aval de pod se va realiza cu saltele de gabioane pe o lungime totală de 173 m, cu secțiune de 1.50 x 1.50 m, panta taluze 2:3 și grosime de 30 cm.

Viaducte:

Viaducte peste varianta de ocolire

Nr. crt.	Denumire	Interval extins prevăzut pentru realizarea lucrării		Obstacol
		km început	km început	
1	Viaduct peste vale	13+602	13+694	Vale
2	Viaduct peste vale	19+342	19+570	Vale
3	Viaduct peste vale	21+861	22+295	Vale
4	Viaduct peste vale	23+500	23+804	Vale
5	Viaduct peste vale	24+471	24+889	Vale
6	Viaduct peste vale	25+907	26+211	Vale
7	Viaduct peste vale	26+477	26+781	Vale
8	Viaduct peste vale	27+295	27+322	Vale
9	Viaduct peste vale	27+877	28+045	Vale

10	Viaduct peste vale și nod rutier DJ184	28+275	28+595	Vale și nod rutier DJ184
11	Viaduct peste vale Drum legatura DJ184	0+040	0+202	Vale
12	Viaduct drum de legătura DJ184	0+400	0+680	Vale
13	Viaduct bretea Nod Rutier DJ184	0+063	0+139	Vale
14	Viaduct peste vale și DJ 184	28+791	29+209	Vale
15	Viaduct peste vale	30+264	30+378	Vale
16	Viaduct peste vale	30+680	30+794	Vale
17	Viaduct peste vale și DN 18	31+360	31+664	Vale și DN 18

Podețe:

Podețe dalate prevăzute pe varianta de ocolire Baia Mare

Nr.crt.	Sector	Poziția km	Tip podeț
1	V.O	0+700	Casetă beton 6x4m
2	V.O	1+670	2x2m - C2
3	V.O	1+828	2x2 - C2
4	V.O	2+080	2x1.2m - P2
5	V.O	2+463	2x2m - C2
6	V.O	3+205	2x2m - C2
7	V.O	3+436	2x2m - C2
8	V.O	4+210	2x2m - C2
9	V.O	4+655	2x2m - C2
10	V.O	4+892	2x2m - C2
11	V.O	5+961	2x2m - C2
12	V.O	6+492	2x2m - C2
13	V.O	6+878	2x2m - C2
14	V.O	7+169	2x2m - C2
15	V.O	7+365	2x2m - C2
16	V.O	7+602	2x2m - C2
17	V.O	7+927	2x2m - C2
18	V.O	8+152	2x2m - C2
19	V.O	9+098	2x2m - C2
20	V.O	9+755	2x2m - C2

21	V.O	10+194	2x2m - C2
22	V.O	11+068	2x2m - C2
23	V.O	11+314	2x2m - C2
24	V.O	11+512	2x2m - C2
25	V.O	11+808	2x2m - C2
26	V.O	12+105	2x2m - C2
27	V.O	12+476	2x2m - C2
28	V.O	13+245	2x2m - C2
29	V.O	15+233	2x2m - C2
30	V.O	16+541	5x2.8 - D5xL2
31	V.O	16+671	5x2.8 - D5xL2
32	V.O	17+058	5x2.8 - D5xL2
33	V.O	17+334	5x2.8 - D5xL2
34	V.O	17+976	2x2m - C2
35	V.O	18+534	2x2m - C2
36	V.O	19+940	2x2m - C2

Podețe prevăzute pe nodurile rutiere

Nr. crt.	Sector	Pozitie Kilometrica	Tip podet
Nod rutier DN1C - V.O km 0+000			
1	Bretea din buclă către DN1C	0+318	2x1.2-P2
2	Buclă DN1C	0+552	2x1.2-P2
Nod Rutier Aeroport BAY km 4+288			
3	Drum de legătura aeroport BAY	0+074	2x2-C2
4	Drum de legătura aeroport BAY	0+287	2x2-C2
5	Drum de legătura aeroport BAY	0+568	2x2-C2
6	Drum de legătura aeroport BAY	0+774	2x2-C2
7	Drum de legătura aeroport BAY	1+056	2x2-C2
8	Drum de legătura aeroport BAY	1+298	2x2-C2
9	Buclă nod aeroport BAY	1+528	2x2-C2
10	Buclă nod aeroport BAY	1+739	2x2-C2
11	Buclă nod aeroport BAY	1+820	2x2-C2
Nod Rutier DN1C km 10+891			
12	Drum de legătură DN1C	0+105	Caseta 6x4m
13	Buclă ieșire DN1C	0+446	2x2-C2
14	Buclă ieșire DN1C	0+615	2x2-C2
15	Bretea intrare VO	0+712	2x2-C2

Nod rutier DN18B + Zona Industrială			
15	Buclă Zona Industrială	0+174	2x2-C2
16	Buclă Zona Industrială	0+516	2x2-C2
17	Drum legătura Zona Industrială	0+856	2x2-C2
18	Drum legătura Zona industrială	1+430	2x2-C2
19	Drum legătura DN18B	0+498	2x2-C2

Podete prevăzute la relocările de drumuri locale

Nr. crt.	Denumire	Pozitie kilometrică	Tip podet
1	Relocare drum	9+100	2x2 - C2

Lucrări pentru colectarea, scurgerea și evacuarea apelor pluviale

Prin proiect sunt prevăzute următoarele lucrări pentru colectarea, scurgerea și evacuarea apelor pluviale:

- șanțuri pereate la baza rambleelor
- rigole pereate, canalizare și dren longitudinal în zonele de debleu;
- șanțuri de gardă;
- drenuri de adancime, etc;

Denumire	Lungime (m)
Șanțuri pereate	91782,00
Rigole pereate	28220,00

Evacuarea apelor pluviale din șanțurile, rigolele sau canalizarea Variantei de Ocolire se va face în emisarii existenți (văi, pârauri, râuri, etc.), canalele de desecare, prin podețe din beton cu lumina 2.0 - 5.0 m, sau acolo unde un este posibil se vor executa bazine de retenție amplasate în imediata vecinătate a variantei de ocolire. Tipurile de lucrări prevăzute înainte de descărcare pentru epurarea apelor pluviale care spală poluanții depuși pe platforma variantei de ocolire sunt:

- bazine de sedimentare și separatoare de hidrocarburi;

Denumire	Numar (buc.)
Bazine de sedimentare (retenție)	1,00
Separatoare de hidrocarburi	294,00

Lucrări de consolidare propuse din care:

LUCRĂRI DE CONSOLIDARE PENTRU RAMBLEE:

Pentru ramblee cu înălțimi H < 6,00 m

Aceste ramblee sunt proiectate cu taluzuri având pantă de 1:2, iar la bază sunt prevăzute cu un strat din material granular cu o grosime de 0,50 m, cu rol anticapilar, îmbrăcat într-un material geotextil.

Pentru ramblee cu înălțimi H > 6,00 m

Aceste ramblee sunt proiectate cu taluzuri având pantă de 1:2, dar la înălțimea de 6,00 m măsurată de la platforma drumului către terenul natural se intercalează o bermă, ce are lățimea de 3,00m(5.0m) și pe care este prevăzut un șanț/rigolă pentru colectarea apelor. La baza acestor ramblee este prevăzut un strat din material granular cu o grosime de 0,50 m, cu rol anticapilar,

îmbrăcat într-un material geotextil. În situațiile în care traseul drumului traversează zone în care terenul natural are o capacitate portantă redusă, este prevăzută îmbunătățirea terenului de fundare.

Pentru toate tipurile de ramblee, acolo unde în profil transversal este necesar să se limiteze spațiul ocupat de ampriza drumului, sunt proiectate ziduri de sprijin de picior din beton, sau fundații de parapet.

De asemenea, ca o măsură împotriva eroziunii de sprafață, și a ravinărilor, taluzurile rambleelor vor fi înierbate.

LUCRĂRI DE CONSOLIDARE PENTRU DEBLEE:

Pentru deblee cu adâncimi $H < 6,00$ m;

Debleele cu adâncimi mai mici de 6,00 m sunt proiectate fără a se lua în considerare măsuri speciale de consolidare. Taluzurile au pantă de 1:2.

Pentru deblee cu adâncimi $H > 6,00$ m;

Debleele cu adâncimi mai mari de 6,00 m sunt prevăzute cu taluzuri cu pante de 1:2, dar la înălțimea de 6,00 m măsurată de la platforma drumului către terenul natural se intercalează o bermă, ce are lățimea de 3.00m-5,00m și pe care este prevăzut un șanț pentru colectarea apelor.

LUCRĂRI DE DRENAJ PENTRU DEBLEE:

Drenurile vor asigura următoarele funcții:

- Colectarea și evacuarea organizată a apelor din infiltrații;
- Coborârea nivelului pânzei freactice, când această poate influența defavorabil comportarea corpului autostrăzii sau a altor lucrări;
- Consolidarea taluzurilor, terasamentelor și versanților care pot afecta platforma autostrăzii, sau alte lucrări.

LUCRĂRI DE SUSȚINERE. ZID DE SPRIJIN DIN BETON ARMAT FUNDAT DIRECT SAU INDIRECT:

Aceste lucrări vor fi prevăzute pentru asigurarea stabilității la alunecare a taluzurilor de debleu și protejarea în acest fel a zonei carosabile a drumului. De asemenea, aceste lucrări conduc la limitarea amprizei lucrărilor de debleu, acolo unde este impusă o anumită limită a extinderii lucrărilor, impusă de existența unor proprietăți adiacente.

Zidurile de sprijin de debleu fondate indirect sunt alcătuite din elemente fisate (coloane). Aceste lucrări prezintă avantajul că pot fi executate de la o cotă superioară iar săpătura, pentru atingerea cotei platformei drumului, se poate realiza la adăpostul lor.

Zidurile de sprijin de debleu fondate direct vor fi prevăzute având înălțimi ale elevației cuprinse între 2.00 și 5.00 m, iar zidurile de sprijin de debleu fondate indirect vor fi prevăzute având înălțimi ale elevației de 5.0 - 8.00 m.

LUCRĂRI DE DRENAJ PENTRU DEBLEE ȘI VERSANȚI:

În zonele în care nivelul apei subterane se află deasupra nivelului platformei drumului au fost prevăzute diverse lucrări de drenaj: drenuri longitudinale, drenuri pe taluz simple sau în spic și cămine de vizitare și drenuri forate orizontal.

Pentru proiectarea sistemului de drenaj în cazul debleelor, se va ține cont de gradul de saturare cu apă a terenului și proveniența apei, nivelul pânzei freactice în zonă, permeabilitatea rocilor din zonă, cantitatea de precipitații din regiune, etc.

Drenurile vor asigura următoarele funcții:

- colectarea și evacuarea organizată a apelor din infiltrații;
- coborârea nivelului pânzei freactice când această poate influența defavorabil comportarea corpului drumului sau a altor lucrări;
- consolidarea taluzurilor, terasamentelor și versanților care pot afecta platforma drumurilor sau alte lucrări;

Lucrări de relocare și protejare a rețelelor de utilități

Nr. crt.	Denumire document	Numar/data emiterii / favorabilitate	Observatii
1	Alimentare cu apă și	Aviz relocare/protejare rețele de apă și canalizare favorabil	-

	canalizare SC VITAL SA	nr. 1351/08.09.2023	
2	Alimentare cu apă și canalizare Comuna Cicârlău	aviz nr. 4953/ 02.08.2022	Nu există sistem de alimentare cu apă și canalizare
3	Alimentare cu apă și canalizare Comuna Șișești	aviz nr. 6576/ 27.07.2022	Nu dispune de sisteme publice de alimentare cu apă și canalizare
4	Alimentare cu energie electrică - D.E.E.R.	aviz relocare-protejare rețele electrice de joasă și medie tensiune nr. 60/697/510 din 22.12.2023 (20 kV)	
5	Gaze naturale - Delgaz Grid	aviz tehnic nr. 214324476 / 27.07.2023	-
6	Telefonizare RCS&RDS (aviz nr. 1441/ 22.08.2022)	aviz favorabil condiționat nr. 3019371808/ 23.11.2023	
7	Telefonizare Orange (aviz nr. 6840/5062/4988/ 29.07.2022)	aviz favorabil nr.23/ITN/706/35077	
8	Telefonizare Orange Romania Communications (Telekom)	aviz condiționat nr.172 din 18.12.2023	

Dispozitive de siguranță

Pentru siguranța participanților la trafic, la marginile părții carosabile, s-au prevăzut parapete de siguranță.

Pentru protejarea traficului pietonal (inclusiv personalul de întreținere în caz de accidente rutiere), pe poduri și pasaje, precum și pe rambleurile din pământ armat cu parament vertical se prevăd parapete pietonale din elemente metalice laminate cu profil deschis. Parapetele pietonale se amplasează pe ambele părți ale lucrărilor de artă, pe lisa de parapet de la limita trotuarului.

Lucrări de semnalizări și marcaje

În funcție de locul unde se aplică și rolul pe care trebuie să-l aibă în dirijarea și orientarea circulației s-au prevăzut marcaje:

- longitudinale (pentru separarea sensurilor de circulație, delimitarea benzilor de circulație, delimitarea părții carosabile, etc.)
- transversale (pentru stabilirea locurilor de oprire, marcarea sectoarelor de drum pe care trebuie redusă viteza, pentru ghidare, săgeți și inscripții, etc.)
- marcaje diverse;
- marcaje prin săgeți și inscripții;

Lucrări de mediu: pentru realizarea lucrărilor propuse: "Varianta de ocolire Baia Mare "este necesară scoaterea definitivă din fondul forestier național a unei suprafețe de 1,9242 ha, suprafață ce aparține FONDULUI FORESTIER PROPRIETATE PUBLICĂ A COMUNEI Baia Sprie.

Unitățile amenajistice peste care se suprapune amprenta drumului sunt:

- a. u.a.187 A - suprafață de fond forestier național proprietate publică a unității administrativ teritoriale Baia Sprie - 1,1696 ha. Suprafața care se va defrișa este de

1,1696 ha;

- b. u.a. 185 - suprafață de fond forestier național proprietate publică a unității administrativ teritoriale Baia Sprie și proprietate privată a persoanei fizice și anume Majdik Iuliu Rudolf - 0,7546 ha . Suprafața care se va defrișa este de 0,7546 ha;

Pentru acest proiect s-a obținut avizul O.S. Baia Sprie numărul 20533/16.10.2023, respectiv acordul de principiu al structurii teritoriale de specialitate - Garda Forestieră Cluj. Suprafața de teren pe care sunt necesare lucrări de defrișare și scoatere din circuitul forestier se află în tronsonul de la km 29+830 la km 29+950 și de la km 30+670 la km 30+780.

Speciile de arbori prezenți în corpul de vegetație forestieră sunt:

	UM	185	187A	TOTAL
Suprafața	ha	1,1696	0,7546	1,9242
Specii principale		FA/CAS	FA	

Panouri fonoabsorbante

Protecția receptorilor sensibili afectați de zgomot se va asigura prin instalarea de panouri fonoabsorbante cu înălțimea de 3 m pe o lungime de 21367 m. În etapa de execuție se vor utiliza panouri fonoabsorbante mobile, pentru lucrările din vecinătatea zonelor rezidențiale și în zona ariei naturale protejate.

Traseu V.O. Baia Mare			
Poziție kilometrică		Partea	Lungime(m)
Început	Sfârșit		
0+000	0+552	Dreapta	552.00
1+068	2+025	Dreapta	956.80
2+467	2+760	Dreapta	293.00
5+200	5+653	Dreapta	453.00
16+079	17+050	Dreapta	971.00
19+705	21+612	Dreapta	1907.00
25+524	25+596	Dreapta	72.00
29+003	29+859	Dreapta	856.00
30+252	30+494	Dreapta	242.00
31+098	31+872	Dreapta	774.00
17+342	17+597	Stânga	255.00
1+016	1+096	Stânga	80.00
2+295	3+162	Stânga	867.00
4+806	4+881	Stânga	75.00
15+295	16+442	Stânga	1147.00
18+645	19+638	Stânga	993.00
21+608	21+645	Stânga	37.00
22+413	22+882	Stânga	469.00
25+697	25+720	Stânga	23.00

26+156	26+651	Stânga	495.00
27+576	27+973	Stânga	397.00
28+150	30+290	Stânga	2140.00
30+563	31+872	Stânga	1309.00
Nod rutier inceput proiect (DN1C - 163+900)			
0+000		Dreapta	1018.00
Drum legatură Zona industrială			
0+665	2+240	Dreapta	1575.00
0+665	2+240	Stânga	1575.00
Drum legatură Str.Tineretului			
0+000	0+348	Stânga	348.00
Drum legatură DN18B			
0+000	0+910	Stânga	910.00
Nod rutier DN18B+Zona industrială			
20+400		Dreapta	578.00

Lucrări de amenajări peisagistice

Proiectul prevede plantări de fâșii verzi de protecție/bariere tehnice izolatoare de-a lungul căilor rutiere majore, fără a periclita vizibilitatea la trafic. Efectele asupra peisajului vor fi diminuate prin construirea de berne peisagistice și acoperirea lor cu vegetație.

Traversări pentru animale

Proiectul propus se află în vecinătatea sitului de importanță comunitară ROSCI0436 Someșul Inferior și parțial în interiorul sitului de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta.

Prin proiect sunt propuse structuri considerate potrivite pentru utilizare multifuncțională care vor asigura traversarea faunei sălbatice de-a lungul traseului propus:

- podețe
- poduri peste cursuri de apă, peste râuri sau văi întregi
- podurile peste curs de apă fără nume și pod peste șanț colector
- pasaje peste cale ferată, drumuri județene, naționale
- podețe dalate
- viaducte

Supratraversări pentru faună - permit deplasarea animalelor deasupra căii de transport.

Supratraversările multifuncționale precum poduri pentru drumuri județene/ locale, forestiere sau agricole pot asigura o îmbunătățire a funcției de conectivitate ecologică prin adăugarea unei benzi de vegetație.

Aceste benzi favorizează deplasarea animalelor și pot fi utilizate de nevertebrate, vertebrate mici, carnivore și, ocazional, de ungulate. Pasajele ajustate în acest mod pot contribui semnificativ la reducerea efectului de barieră. În zona de intersecție a sitului Natură 2000 este propusă supratraversare cu pod. Între km 5+049 și 5+329 ambele variante se suprapun peste Aria naturală protejată ROSCI0302 Bozânta. Trecerea peste râul Lăpuș se va realiza cu un pod în lungime de 280 m, lățimea de 19,8 m, 7 deschideri a câte 40 de m.

Subtraversări pentru faună

Funcționalitatea structurilor de trecere pentru speciile de fauna depinde de lățimea și lungimea acestora (corespunzătoare lățimii drumului traversat), iar în cazul subtraversărilor depinde și de înălțimea acestora.

Pentru dimensionarea optimă a unei subtraversari funcționale pentru faună a fost stabilit un indice de deschidere relativă (en: „index of relative openness”), calculat după formula $IO =$

[(lățime x înălțime)/lungime]. Indicele IO va avea valori mai mari de 0,07 pentru mamifere mici, mai mare de 0,7 pentru mamifere de talie mijlocie și mai mare de 1,7 pentru mamifere mari. Prin proiect au fost propuse 17 viaducte care vor asigura permeabilitatea infrastructurii de transport.

Poduri peste cursuri de apă - sunt prevăzute 6 poduri din care 3 poduri noi (două peste râul Lăpuș și unul peste râul Băița) o relocare de Pod peste DN18, o relocare de pod peste vale fără nume și un pod peste un șanț colector.

Aspectul esențial pe cursurile de apă este menținerea conectivității pentru toate speciile de animale acvatice și semiacvatice. Funcționarea podurilor ca pasaje pentru deplasarea faunei este în acest caz conformă cu cerințele de gestionare a inundațiilor. În acest sens, dimensionarea corespunzătoare a suprafețelor podurilor favorizează ambele funcții.

Problema frecventă a podurilor peste cursurile de apă este modificarea albiei râului pe sub pod, ceea ce influențează permeabilitatea pentru speciile acvatice și semiacvatice.

Pentru asigurarea deplasării speciilor de pești, amfibieni, reptile, mamifere se recomandă păstrarea albiei râului de sub pod în starea inițială, fără modificări tehnice. În situația în care din motive constructive acest lucru nu este posibil, modificările vor fi realizate astfel încât să fie apropiate de starea naturală inițială a albiei râului sub pod.

Sunt prevăzute un număr de 6 traversări peste cursuri de apă care prin soluțiile tehnice propuse vor asigura menținerea conectivității faunei sălbatice.

Sisteme de iluminat intersecții și parcare:

Proiectul de instalații electrice are în vedere lucrări de realizare a sistemului de iluminat rutier al sensurilor giratorii, pasajelor, podurilor și a parcărilor. Se vor folosi corpuri de iluminat cu LED de tip stradal.

Dotări complementare - parcări de scurtă durată

Nr. crt.	Denumire	Drum intersectat	Poziție kilometrică început	Poziție kilometrică sfârșit
1	Parcare de scurta durata	Stanga+Dreapta	6+333	6+907
2	Parcare de scurta durata	Stanga+Dreapta	17+046	17+620

Restabiliri legături rutiere: Traseul variantei de ocolire intersectează o serie de drumuri de diverse categorii (agricole, de exploatare) întrerupând continuitatea acestora.

Funcție de importanța lor s-au prevăzut lucrări de restabilirea a acestora și asigurarea continuității pe sub traseul variantei de ocolire prin structurile de artă proiectate.

Restabiliri legături rutiere Varianta de Ocolire

Aplicabilități restabiliri drumuri locale întrerupte de Varianta de Ocolire Baia Mare				
Nr. Crt.	Poziție kilometrica	Tip drum	Pozitie	Lungime restabilire(m)
1	0+000.00	acces proprietate	dreapta	60
2	0+000.00	acces proprietate	stânga	55
3	0+000.00	drum local	stânga	600
4	0+000.00	acces proprietate	dreapta	258
5	0+865.00	drum local	dreapta	796
6	1+300.00	drum local	stânga	346
7	3+300.00	drum local	dreapta	705
8	4+300.00	drum local	dreapta	345
9	4+850.00	drum local	stânga	468
10	5+700.00	drum local	stânga	580

11	7+600.00	drum local	stânga	1050
12	9+200.00	drum local	stânga	555
13	11+000.00	drum local	stânga	286
14	11+400.00	drum local	dreapta	220
15	12+500.00	drum local	stânga	830
16	14+600.00	drum local	stânga	458
17	17+100.00	drum local	stânga	2580
18	19+700.00	drum local DN18B	stânga	352
19	20+500.00	drum local	stânga	135
20	20+900.00	drum local	stânga	744
21	21+525.00	drum local	stânga	322
22	22+650.00	drum local	stânga	835
23	23+100.00	drum local	stânga	507
24	23+100.00	drum local	stânga	435
25	24+000.00	drum local	stânga	508
26	25+450.00	drum local	stânga	565
27	25+680.00	DC26	stânga	601
28	29+800.00	drum local	dreapta	637
29	30+400.00	drum local	dreapta	68
30	31+100.00	drum local	dreapta	242
TOTAL				16143

Pentru realizarea proiectului sunt necesare relocări de rețele de utilități.

Alimentarea cu apă și managementul apelor uzate:

În etapa de execuție a lucrărilor apa potabilă pentru personalul muncitor va fi asigurată din surse autorizate, apă îmbuteliată.

Evacuarea apelor pluviale din șanțurile, rigolele sau canalizarea Variantei de Ocolire se va face în emisarii existenți (văi, pârâuri, râuri, etc.), canalele de desecare, prin podețe din beton cu lumina 2.0 - 5.0 m sau acolo unde un este posibil se vor executa bazine de retenție amplasate în imediată vecinătate a variantei de ocolire. Apele pluviale care spală poluanții depuși pe platforma variantei de ocolire vor fi dirijate către bazine de sedimentare și separatoare de hidrocarburi.

Denumire	Număr (buc.)
Bazine de sedimentare (retenție)	1,00
Separatoare de hidrocarburi	294,00

Rețeaua de alimentare cu energie electrică

Fiecare zonă în parte se va alimenta din cea mai apropiată rețea electrică existentă.

Materiile prime și materiale utilizate în implemențarea proiectului sunt: pământ pentru umplutură și pământ vegetal; agregate minerale (piatră spartă, balast, pietriș, nisip); beton de ciment; beton asfaltic/mixtură asfaltică; emulsie cationică pentru amorsare straturi bituminoase; prefabricate din beton; lemn pentru cofraje; vopsea și diluant pentru

realizare

marcaje rutiere; carburanți (motorină) și lubrifianți necesari funcționării utilajelor și mijloacelor de transport;

Resursele naturale care vor fi utilizate pentru realizarea proiectului sunt reprezentate de agregate minerale: balast, piatră spartă;

Toate materiile prime, materialele de construcție, carburanții vor fi depozitate în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier/fronturilor de lucru. Manevrarea materialelor pe amplasament se efectuează numai cu utilaje corespunzătoare acestor activități.

Aprovizionarea cu materiale se va realiza treptat, pe etape de construire, astfel încât acestea să fie puse în operă și să se evite stocarea materiilor prime pe termen lung.

Utilajele folosite în etapa de construcție

Principalele utilaje folosite în etapa de execuție a lucrărilor vor fi: buldozere, excavatoare, macarale, foreză, cilindri compactori. Pentru transportul materialelor de construcții în organizările de șantier vor fi utilizate autobasculante, autobetoniere și încărcătoare frontale.

Accesul utilajelor pentru execuția și transportul materialelor necesare în zona de lucru se va face din DN, drumurile județene și drumurile de exploatare existente.

Organizări de șantier: (două buc), acestea fiind localizate în următoarele zone:

- în zona km 6+100 - km 7+100, pe raza UAT Recea;
- în zona km 16+850 - 17+800, pe raza UAT Groși.

Se vor amenaja spații pentru depozitarea de materii prime și materiale de construcții, echipamente și utilaje. Alimentarea cu apă și energie electrică se va face de către antreprenor din surse locale, cu acordul furnizorilor prin bransamente provizorii.

Pentru amenajarea organizării de șantier sunt prevăzute următoarele lucrări:

- delimitarea și împrejmuirea incintei organizării de șantier;
- pregătirea suprafeței în vederea amplasării dotărilor prin lucrări de deștelenire,
- îndepărtarea deșeurilor vegetale, decapare pământ vegetal, nivelare și compactare, sistematizare teren;
- trasarea pe teren a amplasamentului construcțiilor, căi de acces, magazii, depozite, parcări pentru vehicule și utilaje;
- organizare depozite de materii prime, materiale și deșeuri;
- amplasare containere cu destinație birouri, magazii, toatele ecologice;
- montarea de separatoare de produse petroliere în zonele în care vor fi amenajate parcările și zonele de depozitare a carburanților;
- amplasare pichete PSI și semnalizarea conform prevederilor legale;
- montare proiectoare în număr suficient, pentru iluminarea totală pe timp de noapte.

Se vor realiza lucrări de refacere a zonelor afectate de execuția investiției, de aducere a terenului neconstruit la starea inițială, sau la o stare care să permită utilizarea ulterioară fără a fi compromise funcțiile ecologice naturale. Se vor realiza lucrări de eliberare a amplasamentului de construcțiile/ amenajările temporare, nivelarea/ compactarea terenului, executarea de plantări în vederea amenajării de spații verzi.

Lucrări de refacere

La finalizarea investiției se vor lua următoarele măsuri, astfel:

- deșeurile din construcții și demolări se vor valorifica/elimina prin societăți autorizate;
- solul rezultat din excavații va fi utilizat ca material de umplutură pentru refacerea drumurilor de acces sau a zonelor ocupate temporar;
- suprafețele de teren rămase libere vor fi reabilitate prin așternerea stratului de sol vegetal decopertat și restaurarea naturală;

La finalizarea lucrărilor de construcție, antreprenorul are obligația reconstrucției ecologice a terenurilor ocupate temporar sau afectate. Zonele afectate de lucrările de construcție vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, așternerea de pământ vegetal, plantare vegetație specifică zonei.

Lucrările de dezafectare vor fi urmate de lucrări de reconstrucție ecologică a terenurilor afectate și de refacere a morfologiei terenurilor, prin care habitatele și speciile inițiale să poată reveni, iar funcțiile ecosistemelor să fie restabilite similar situației de dinainte de construcție.

Deșuri estimate a fi generate în etapele proiectului:

Cantități și tipuri de deșuri rezultate în perioada de execuție a lucrărilor

Denumire deșeu	Cantitate prevăzută a fi generată	Starea fizica (Solid-S, Lichid-L, Semisolid-S)	Cod deșeu*	Cod privind principala proprietate periculoasă**	Managementul deșeurilor cantitate prevăzută a fi generată		
					Valorificată	Eliminată	Rămasă în stoc
materiale rezultate în urma decapărilor/săpăturilor/excavațiilor/ activităților de construcție	2,802,406 mc	S	17.05.04		2.744.381 mc	28.025 mc	-
deșuri de ambalaje (bidoane metalice de la vopsea pentru marcaje)	2,5 t	S	15 01 10*	H6	2,5 t	-	-
deșuri menajere și asimilabil menajere	1,5 t	S	20 03 01	-	-	1,5 t	-
resturi de beton	126 t	S	17 01 01	-	126 t	-	-
cărămizi	8,5 t	S	17 01 02	-	8,5 t	-	-
fier și oțel	3,5 t	S	17 04 05	-	3,5 t	-	-
metale feroase	2 t	S	16 01 17	-	2 t	-	-

Cantități și tipuri de deșuri rezultate din organizari de șantier

Nr. crt.	Denumire deșeu	Cod deșeu	Cantitate estimată a fi produsă lunar
1	Ambalaje de hârtie și carton	15 01 01	50 kg
2	Ambalaje de lemn	15 01 03	200 kg
3	Ambalaje metalice	15 01 04	200 kg
4	Anvelope scoase din uz	16 01 03	500 kg
5	Plăcuțe de frână, altele decât cele specificate la 16 01 11	16 01 12	3 kg
6	Metale feroase	16 01 17	100 kg
7	Resturi de beton	17 01 01	20 m ³
8	Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03 (fără conținut de substanțe periculoase)	17 05 04	1000 m ³
9	Hârtie și carton	20 01 01	20 kg
10	Deșuri biodegradabile de la bucătării și cantine	20 01 08	500 kg

Cantități și tipuri de deșuri rezultate în perioada de operare

Denumire deșeu*	Cantitate prevăzută a fi generată	Starea fizica (Solid-S, Lichid-L, Semisolid-S)	Cod deșeu*	Cod privind principala proprietate periculoasă**	Cod clasificare statistică***	Managementul deșeurilor - cantitate prevăzută a fi generată		
						Valorificată	Eliminată	Rămasă în stoc

Material colectat în sanțuri	1,5 t/an	S	19.08.05	-	11.11	-	1,5 t/an	-
Deșeuri menajere și asimilabil menajere	1.5 t/an	S	20 03 01	-	10.11	-	1.5 t/an	-

Lucrări de demolare propuse în cadrul proiectului - Pentru realizarea proiectului sunt necesare demolarea unor construcții industriale abandonate/nefuncționale din proprietatea COMPANIEI NAȚIONALE A METALELOR PREȚIOASE ȘI NEFEROASE REMIN SA, societate fără activitate aflată în insolvență/faliment, construcții aflate pe raza orașului Baia Sprie ce au aparținut EM Baia Sprie - Perimetrul minier Baia Sprie Est. Toate construcțiile propuse spre demolare sunt dezafectate, aflându-se într-o stare de degradare avansată:

- Depozit concentrate (P), SC = 544 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Hală mori (P+3), SC= 558 mp, SD = 2234 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Hală celule (P+1), SC =1807 mp, SD = 3613 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Post trafo (P), SC = 532 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Hală reparare var (P), SC= 422 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Depozit (P), SC = 129 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Hală preparare reactivi (P), SC = 170 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Centrală termică (P), Se = 171 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Preparare wolfram (P+3), SC = 384 mp, SD = 1537 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;
- Atelier mecanic (P), SC = 336 mp, clădire din cărămidă, BCA, beton armat, fier cornier, fier beton, plasa sârmă, acoperiș terasă din fâșii prefabricate din beton armat, tablă;

Cantități de deșeuri estimate din demolare:

Cod deșeu	Tip deșeu	Loc generare	U.M.	Starea fizică	Cantități estimate	Mod de gestionare
17 04 07	Amestecuri metalice (Structuri Metal: stalpi, Ferestre metalice, luminatoare metalice etc.)	Lucrări de demolare construcții civile	tone	Solid	302	Colectarea se va face selectiv, deșeurile vor fi puse la dispoziția beneficiarului pentru refolosire/valorificare.
17 04 09*	Deșeuri metalice contaminate cu substanțe periculoase	Lucrări de demolare construcții	tone	Solid	30	Colectare selectivă, tratare, pentru refolosire/ valorificare.

Pagină 26 din 64

	(Structuri Metal: stâlpi, etc.)	civile				
17 01 07	Beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice (demolării construcții civile)	Lucrări de demolare construcții civile	mc	Solid	3427	Colectare selectivă, depozitare la depozite de deșeuri autorizate prin firme specializate prin contract.
17 01 06*	Amestecuri sau fracții separate de beton, cărămizi, țigle sau materiale ceramice cu conținut de substanțe periculoase (desfaceri ale construcțiilor civile propuse pentru reabilitate și demolări trotuare și peroane)	Lucrări de demolare construcții civile, etc	mc	Solid	10280	Colectare selectivă, tratare înaintea depozitării la depozite autorizate de deșeuri, prin firme specializate autorizate, pe bază de contract.
17 02 02	sticlă	Lucrări de demolare construcții civile	tone	Solid	1,2	Se vor colecta și vor fi predate către operatori autorizați în vederea valorificării.
17 03 02	Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 (decapare îmbrăcăminte rutieră existentă)	Drum interior	mp	Solid	1219	Se vor colecta și depozita în spații special amenajate și predate către operatori autorizați.
17 04 01	Cupru, bronz, alamă (dezafectare instalații)	Lucrări de dezafectare instalații	tone	Solid	102	Colectate și valorificate prin intermediul firmelor specializate pe bază de contract.
17 04 11	Cabluri, altele decât cele specificate la 17 04 10	Lucrări de demontare aparate și instalații electrice	tone	Solid	3	Se vor colecta și depozita separat până la predarea spre valorificare.
17 05 04	Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03*	Dezafectare infrastructură / suprastructură drum și alei incintă	mc	Solid	244	O parte din aceste materiale vor fi folosite la execuția lucrărilor
17 05 08	Resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07*	Dezafectare infrastructură / suprastructură trotuare/alei incintă	mc	Solid	50	Colectarea se va face selectiv, deșeurile vor fi puse la dispoziția Beneficiarului pentru re folosire
17 05 03*	Pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase	Dezafectare infrastructură / suprastructură zone limitrofe posibil infestate limitrofe construcțiilor civile	mc	Solid	250	Colectare selectivă, tratare înaintea depozitării la depozite autorizate de deșeuri prin firme specializate autorizate, pe bază de contract.

Constructorul va amenaja o platformă special destinată colectării și gestionării tuturor tipurilor de deșeuri ce vor rezulta în urma execuției lucrărilor, prevăzută cu pubele, containere și recipiente special destinați depozitării temporare a deșeurilor, în cadrul organizărilor de șantier. Deșeurile din construcție/demolare se vor colecta selectiv, în recipiente adecvați, fracțiunile ce se pot recicla și valorifica se vor preda centrelor de reciclare sau se pot valorifica la infrastructură drumurilor locale și de exploatare, etc., iar cele ce nu pot fi valorificate vor fi predate operatorului de salubritate autorizat cu care antreprenorul are contract pentru eliminare. Se vor păstra evidente cu privire la cantitățile de deșeuri conform legislației în vigoare.

În toate etapele proiectului, se va prevedea încheierea unor contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate.

Constructorul va asigura colectarea selectivă a deșeurilor reciclabile pe parcursul derulării lucrărilor de execuție a proiectului. Se va încheia contract cu operatorul autorizat de salubritate din zonă.

Se vor contracta de către constructor firme specializate și autorizate pentru preluarea deșeurilor de construcții și demolări și prelucrarea acestora.

Transportul deșeurilor se va realiza cu respectarea H.G nr.1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României.

Se vor respecta prevederile OUG nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.17 /2023.

Gestionarea deșeurilor trebuie să se realizeze fără a pune în pericol sănătatea umană și fără a dăuna mediului, în special:

- fără a genera riscuri pentru aer, apă, sol, faună sau floră;
- fără a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosurilor;
- fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.

Toate tipurile de deșeuri vor fi colectate selectiv, pe categorii, în recipiente adecvați, etichetați cu codul corespunzător deșeurii stocat.

Deșeurile menajere se vor depozita în containere tip europubelă care vor fi predate către firma de salubritate din zonă.

Se interzice amestecul diferitelor categorii de deșeuri periculoase, precum și al deșeurilor periculoase cu deșeuri nepericuloase.

Reparațiile mijloacelor de transport atât în perioada de construcție cât și în cea de funcționare se vor executa doar în unități specializate, autorizate în acest sens.

Evidența gestiunii deșeurilor se va realiza în conformitate cu HG nr. 856/2002 privind gestiunea deșeurilor și pentru aprobarea listei deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase.

Lucrări de întreținere

După finalizarea lucrărilor la varianta ocolitoare și darea în folosință a drumului se vor executa numai lucrări de întreținere.

Programele anuale de întreținere și reparații se elaborează de către administratorii rețelei de drumuri naționale și vor fi aprobate de CNAIR în baza competențelor de asigurare și aprobare din punct de vedere tehnico - economic a documentațiilor pentru lucrări de întreținere - reparații a drumurilor naționale..

Lucrările de întreținere au caracter permanent în scopul menținerii tuturor elementelor componente ale drumului în condiții tehnice corespunzătoare desfășurării continue și fără pericol a circulației. Lucrările de întreținere includ și operațiile pentru asigurarea curățeniei și esteticii drumului național precum și activitatea de combatere a poleiului și îndepărtarea zăpezii.

Lucrările de reparații curente se execută periodic în scopul compensării parțiale sau totale a uzurii sau degradării elementelor componente ale drumului național spre a fi repuse în funcțiune în condiții normale de exploatare și siguranță a circulației. Lucrările de reparații curente asigură, după caz, îmbunătățirea, repararea sau chiar înlocuirea elementelor care au suferit deteriorări, în cazul în care nu mai pot fi remediate prin lucrări de întreținere.

Durata de funcționare

Varianta ocolitoare nu are o durată de funcționare limitată în timp, aceasta depinde de lucrările

de întreținere.

II. MOTIVELE ȘI CONSIDERENȚELE CARE AU STAT LA BAZA EMITERII ACORDULUI DE MEDIU

Obiectivului de investiții „Varianta de ocolire Baia Mare”, este un proiect de utilitate publică, de interes național și prevede realizarea de către Consiliul Județean Maramureș, în condițiile legii, a studiului de fezabilitate și a documentației tehnice pentru autorizarea de construire (P.A.C.), în conformitate cu indicatorii de bază prevăzuți pentru infrastructură rutieră de interes național, fiind semnat PROTOCOLUL DE COLABORARE încheiat între COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA. nr.92/ 34498 din 28.04.2021 și JUDEȚUL MARAMUREȘ prin CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ nr. 8302 din 28.04.2021, având la bază prevederile Ordonanței de urgență 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative.

Proiectul de investiții propus este inclus în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pentru perioada 2020 - 2030 (Lista proiectelor de variante de ocolire), care reprezintă o actualizare a Master Planului General de Transport al României aprobat în anul 2016. Astfel, viziunea strategică a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, este dată de Master Planul General de Transport al României, document agreat de către Comisia Europeană și aprobat prin Hotărâre de Guvern în data de 14.09.2016. Acesta constituie un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte de infrastructură, investiție și alte acțiuni și intervenții) pentru perioada 2016-2030 care sunt semnificative pentru obiectivele strategice de transport la scară națională și regională.

Master Planul General de Transport al României are asociată Strategia de Implementare care stabilește, în baza unei ierarhizări și a unei prioritizări a proiectelor, programul acțiune și intervenție pentru fiecare dintre proiecte, precum și corelarea nevoilor financiare ale acestora, cu sursele financiare disponibile. Având în vedere perioada de tranziție între cele două exerciții financiare multianuale 2014-2020, respectiv 2021-2027 și faptul că Master Planul General de Transport al României și strategia aferentă de implementare au fost adoptate în 2016, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor împreună cu experții Jaspers și BEI - PASSA, a dezvoltat în anul 2020 Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030, care reconfirmă prioritățile României în domeniul transporturilor și actualizează strategia de implementare a proiectelor.

Obiectivul general al proiectului este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România prin dezvoltarea infrastructurii de transport de interes național în zona metropolitană a municipiului Baia Mare și conectarea la obiectivele de investiții care fac parte din strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere de transport, respectiv „Drum de mare viteză Baia Mare – Suceava: Lot 1 Baia Mare - Bistrița”, „Drum expres Conexiune Satu Mare (VO Satu Mare) - Oar (Granița Româno-Ungară) - Drum Expres M49 Ungaria” și „Drum expres Satu Mare - Baia Mare și legăturile cu drumurile existente”, conectivitate ce va contribui astfel la dezvoltarea economică a Maramureșului și va crea premisele pentru creșterea volumului investițiilor, promovarea transportului durabil și a coeziunii în rețeaua de drumuri europene.

1. Motivele/criteriile pe baza cărora s-a ales alternativa, inclusiv tehnologică și de amplasament

Analiza alternativelor rezonabile pentru proiectul propus se referă la următoarele aspecte:

- variante de traseu;
- tehnologii și echipamente utilizate.

Alternativa zero

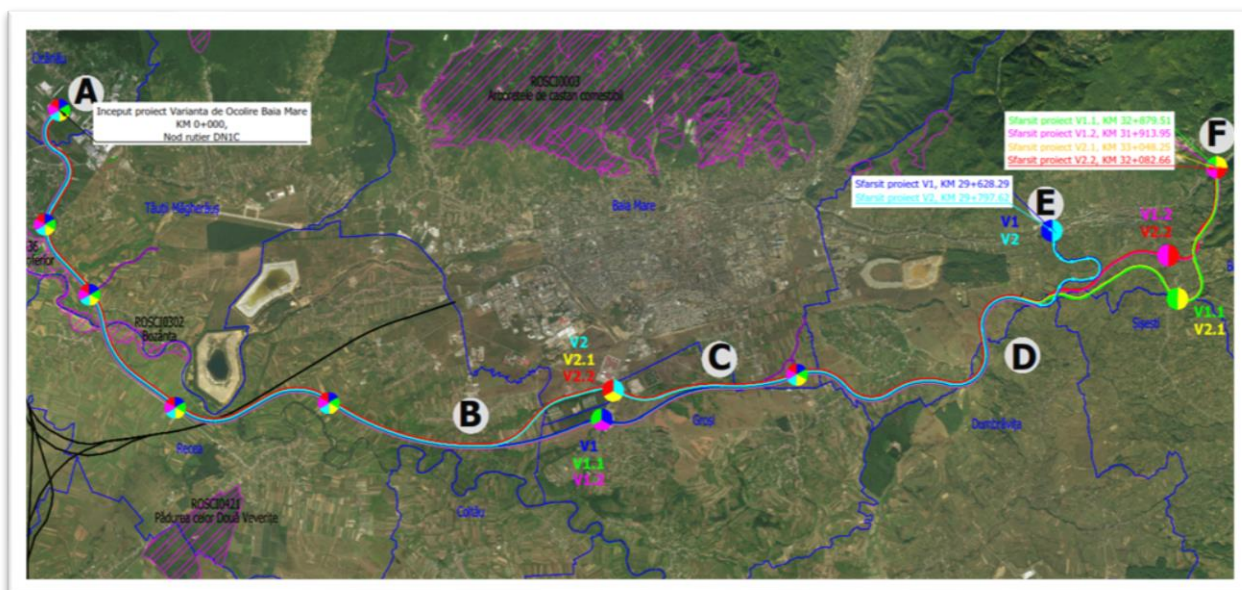
Alternativa “0” (scenariul “do nothing”) reprezintă situația în care proiectul nu se va realiza, respectiv situația existentă privind condițiile inițiale ale amplasamentului.

Amplasamentul propus își va menține categoria de folosință actuală.

Pentru ocolirea municipiului Baia Mare au fost analizate 6 variante (alternative) de traseu atât în plan cât și în profil longitudinal.

Cele 6 variante de traseu au km 0+000 (începutul variantelor) în DN1C(E58), la NV de municipiul Baia Mare și km final (sfârșitul variantelor) la:

- intrarea in orasul Baia Sprie, intersecție giratorie cu DN18, aproximativ km 8+556
- iesirea din orasul Baia Sprie, intersecție giratorie cu DN18, aproximativ km 12+550

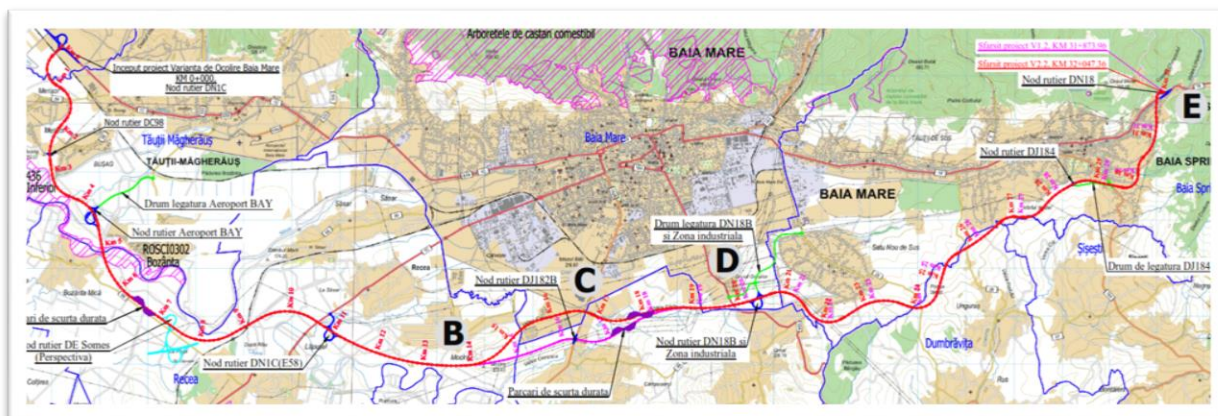


Nr. varianta	Traseu	Lungime(km)
V1(Blue)	Cicârlău(A) -Recea(B) -Groși(C) -Dumbrăvița(D) - Baia Sprie(E)	29.62
V2(Cyan)	Cicârlău(A) -Recea(B) -Baia Mare(C) - Dumbrăvița(D) -Baia Sprie(E)	29.79
V1.1(Green)	Cicârlău(A) -Recea(B) -Groși(C) -Dumbrăvița(D) - Baia Sprie(F)	32.88
V1.2(Magenta)	Cicârlău(A) -Recea(B) -Groși(C) -Dumbrăvița(D) - Baia Sprie(F)	31.91
V2.1(Yellow)	Cicârlău(A) -Recea(B) -Baia Mare(C) - Dumbrăvița(D) -Baia Sprie(F)	33.05
V2.2(Red)	Cicârlău(A) -Recea(B) -Baia Mare(C) - Dumbrăvița(D) -Baia Sprie(F)	32.08

În urma Analizei Multicriteriale Etapa I, din studierea condițiilor de teren, a legăturilor de trafic asigurate, dar și având în vedere criteriile tehnice, economice și de mediu pentru tronsonul de drum Cicârlău - Baia Sprie s-au identificat două variante de traseu și anume:

Variante de traseu analizate în etapa AMC2

Nr. Variantă	Traseu	Lungime (km)
1	Varianta 1.2	31,87
2	Varianta 2.2	32,05

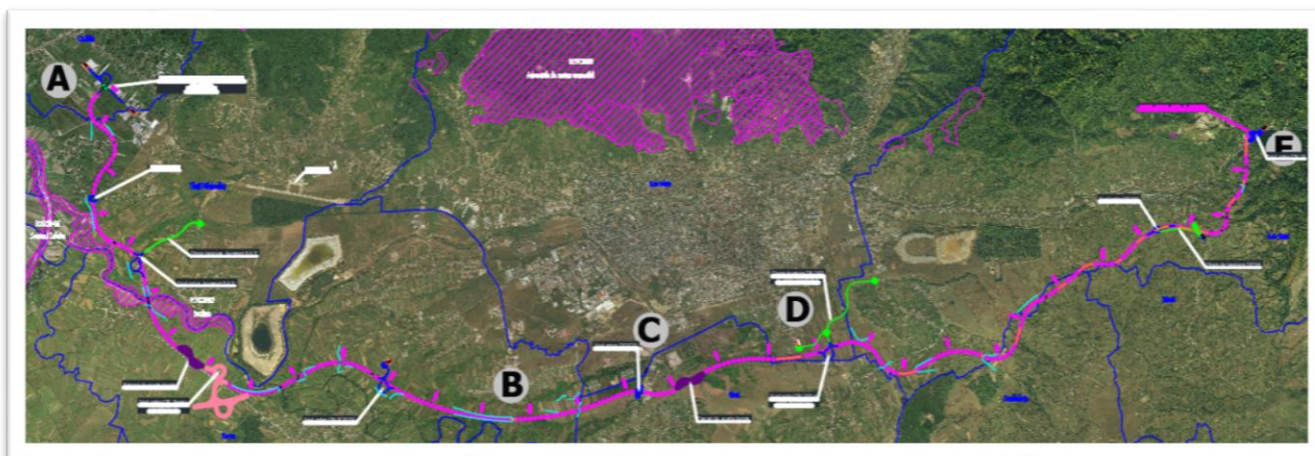


Variante de traseu

V 1.2 (magenta)	Cicârlău (A) -Recea (B) -Groși (C) -Dumbrăvița (D) - Baia Sprie (F)
V 2.2 (Red)	Cicârlău (A) -Recea (B) -Baia Mare (C) -Dumbrăvița (D) -Baia Sprie (F)

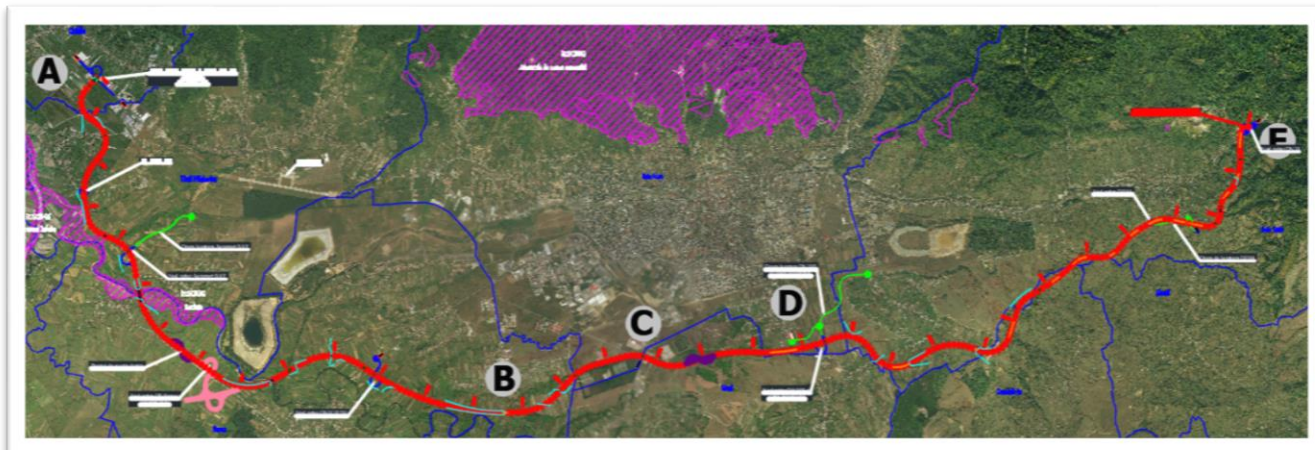
Alternativa 1 - **VARIANTA 1 (MAGENTA)** -

Traseul variantei V1.2 are kilometrul de inceput (km 0+000) in DN1C(E58)-aproximativ la km 164+000, la NV de municipiul Baia Mare, respectiv kilometrul de sfarsit al proiectului (km 31+873.95) in DN18-aproximativ la km 12+550 la iesirea din orasul Baia Sprie.



Alternativa 2 - **VARIANTA 2 (ROȘU)**

Traseul variantei V2.2 are kilometrul de inceput (km 0+000) in DN1C(E58)-aproximativ la km164+000, la NV de municipiul Baia Mare, respectiv kilometrul de sfârșit al proiectului (km 32+047.36) în DN18-aproximativ km 12+550 la iesirea din orasul Baia Sprie.



În urma evaluării a reieșit ca varianta de traseu V1.2 reprezintă cea mai avantajoasă opțiune din punct de vedere al indicatorului inundații.

Rezultatele analizei multicriteriale pentru cele două alternative de traseu propuse, luând în considerare criteriile privind efectele asupra mediului.

Din perspectiva impactului asupra mediului, principalele criterii pentru alegerea alternativei optime de traseu sunt următoarele:

- calitatea aerului - suprafața afectată din intravilanele intersectate și zonele cu vegetație naturală;
- apă - intersecții vegetație ripariană de pe malurile corpurilor de apă și numărul intersecțiilor cu corpuri de apă;
- sol - suprafața de sol afectată de lucrări;
- biodiversitate - suprafața afectată din ariile naturale protejate; permeabilitatea infrastructurii de transport;
- zgomot - creșterea nivelului de zgomot
- peisaj - intersecții zone naturale (râuri, mlaștini, zone umede, păduri, pajiști etc.)
- schimbări climatice - inundații - lungime intersecție zone inundabile cu probabilitatea de 0,1%
- arheologie - intersecții cu zonele de protecție ale siturilor arheologice.

Totodată alternativele de traseu au fost analizate din punct de vedere economic, financiar și tehnic. Matricea multicriterială a variantelor studiate:

Din analiză multicriterială întocmită (Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor) reiese că varianta care a obținut cel mai bun punctaj este varianta V1.2, având cea mai ridicată rată de rentabilitate, fiind agreată de autoritățile locale și cu cel mai redus impact asupra mediului.

Criteriu/ Subcriteriu	U.M.		Pondere	V1.2	V2.2
Socio-uman			10%	10,00	8,00
Grad de acceptabilitate al autorităților locale		max.	100%	100,00	80,00
				10	8
Tehnic			10%	10,00	9,49
Riscuri geotehnice		min.	4%	4,00	3,80

Existență pământuri dificile de fundare. Vecinatați. Val. Coef. Ag Val. Coef. Tc Val. Adâncimi înghet Val. caract. ale încărcării din zapadă pe sol Val. de referință ale presiunii dinamice a vântului				2,71	2,86
Riscuri geologice				3,50	3,50
Zone de instabilitate Energia de relief		min.	3,5%	3,00	3,00
Riscuri hidrogeologice				2,50	2,19
Existența nivelului freatic aproape de suprafața terenului natural Existența zonelor mlăștinoase Existența zone cu exces de umiditate Existența cursuri de apă cu maluri erodabile, vai torențiale Existența acvifere în zonele traversate de tuneluri-deblee deschise		min.	2,5%	2,80	3,20
Economic			50%	50,00	39,49
Punctaj subcriteriu		max.	100%	100,00	78,97
1. Raport beneficiu/cost				2,14	1,69
Mediu			30%	30,00	28,24
1. Calitatea aerului			15,00%		
1.1 Calitatea aerului în zonele locuite	ha			6,00	5,00
Punctaj subcriteriu			5,00%	5,00	5,00
1.2 Calitatea aerului în zonele cu vegetație naturală	ha			1,78	1,80
Punctaj subcriteriu			10,00%	10,00	9,89
<i>Total punctaj subcriteriu</i>				15,00	14,89
2. Corpuri de apă de suprafață			20,00%	7,00	7,00
2.1 Intersecții cu corpuri de apă de suprafață	nr. intersecții			6	6
Punctaj subcriteriu			10,00%	10	10
2.2 Zone inundabile	m			1,6	1,61
Punctaj subcriteriu			10,00%	10,00	9,94
<i>Total punctaj subcriteriu</i>				20,00	19,94

5. Biodiversitate		15,00%		7,00	7,00
5.2 Afectarea zonelor cu un nivel mai scazut de protectie in interiorul ariilor naturale protejate	<i>m</i>			60,00	60,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			5,00%	5,00	5,00
5.3 Afectarea habitatelor prioritare	<i>Nr de intersectii</i>			0,00	0,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			5,00%	0,00	0,00
5.4 Coridoare ecologice	<i>nr. de intersectii</i>			0,00	0,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			5,00%	5,00	5,00
<i>Total punctaj subcriteriu</i>				10,00	10,00
6. Zgomot		10,00%			
6.1 Cresterea nivelului de zgomot in zonele locuite	<i>ha</i>			9,00	8,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			5,00%	5,00	5,63
6.2 Cresterea nivelului de zgomot in zonele cu habitate naturale	<i>ha</i>			1,78	1,80
<i>Punctaj subcriteriu</i>			5,00%	5,00	4,94
<i>Total punctaj subcriteriu</i>				10,00	10,57
7. Utilizarea terenului		25,00%			
7.1. Defrisari	<i>m</i>			875,00	990,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			10,00%	10,00	8,84
7.2. Scoaterea din folosinta a pajistilor	<i>m</i>			1,70	1,71
<i>Punctaj subcriteriu</i>			15,00%	15,00	14,91
<i>Total punctaj subcriteriu</i>				25,00	23,75
8. Impact asupra populatiei - Demolari / stranutari	<i>Nr. cladiri de demolat</i>	10,00%		0,00	0,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			10,00%	10,00	10,00
9. Mostenire culturala - arheologie	<i>Nr. situri intersectate</i>	5,00%		0,00	0,00
<i>Punctaj subcriteriu</i>			5,00%	10,00	10,00
Total punctaj				100,00	90,22

Având în vedere aspectele de mediu și criteriile luate în considerare la alegerea variantei optime, Alternativa V.1.2 (magenta) este cea recomandată.

Interpretarea rezultatelor:

Economic	Ponderi	Min/Max	Punctaj maxim posibil	V1.2	V2.2
----------	---------	---------	-----------------------	------	------

1. Raport beneficiu/cost	100%	Max	100	2.14	1,69
Punctaj				100	78,9 7

2. Încadrarea în BAT, BREF/conformarea la concluziile BAT, prevederile BREF aplicabile, după caz:

Nu este cazul încadrării în cerințele BAT sau BREF.

3. Respectarea cerințelor comunitare transpuse în legislația națională

Procedura de evaluare a impactului asupra mediului s-a derulat cu respectarea prevederilor Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.

Proiectul asigură respectarea cerințelor comunitare transpuse în legislația națională prin:

- O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări de Legea nr. 265/2006, cu completările și modificările ulterioare;
- Directiva 2014/52/UE de modificare a Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, transpusă prin Legea nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordinul nr. 269/2020 privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2007, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului nr. 1.682/2023 pentru aprobarea *Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar, cu modificările și completările ulterioare;*
- Hotărârea nr. 685/2022 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea ariilor speciale de conservare ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
- Hotărârii nr. 971/2011 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1.284/2007 privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
- Directiva cadru Apă 2000/60/CE, transpusă prin Legea nr. 318/28.06.2004 pentru modificarea și completarea Legii apelor nr. 107/1996, modificată și completată de Legea nr. 112/2006 prin planul de management al bazinelor hidrografice, cu modificările și completările ulterioare;
- OUG nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 17 /2023;
- OUG nr. 2 din 11 august 2021 privind depozitarea deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr.1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
- normele de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației, aprobate cu Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014;
- O.U.G. nr. 68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului, aprobată prin Legea nr. 19/2008, cu modificările și completările ulterioare;

4. Cum răspunde/respectă zonele de protecție sanitară, obiectivele de protecție a mediului

Pagină 35 din 64

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MARAMUREȘ

Strada Iza, nr. 1A, municipiul Baia Mare, Cod poștal: 430073, Județ MARAMUREȘ

Tel.: +4 0262 276 304; Fax: +4 0262 275 222; e-mail: office@apmmm.anpm.ro; website: <http://apmmm.anpm.ro>

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

din zonă pe aer, apă, sol etc.

La realizarea lucrărilor prevăzute prin proiect s-au prevăzut lucrări/măsurile specifice de protecție specifice fiecărui factor de mediu în parte, măsuri ce se vor adopta pentru controlul poluanților pentru prevenirea/reducerea impactului la nivelul organizării de șantier:

- organizările de șantier nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apă și nici în apropierea zonelor de protecție sanitară sau a sondelor de apă geotermală;
- platformele de lucru și suprafețele de depozitare vor fi prevăzute cu șanțuri și/sau rigole pereate pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale; în vederea reducerii turbidității apelor de suprafață și pentru a evita ca particule fine să fie evacuate pe terenurile din vecinătate și să influențeze morfologia terenurilor, apele pluviale colectate vor fi preepurate în decantoare care vor fi periodic curățate, iar nămolul va fi transportat la cea mai apropiată stație de epurare;
- reziduurile din șantier vor fi îndepărtate manual sau mecanizat de pe pneurile echipamentelor și utilajelor la ieșirea din șantier în puncte de curățire special amenajate.
- în afară de depozitele de materiale și a celor de deșeuri prevăzute în proiect, nu se vor folosi alte suprafețe pentru amplasarea materialelor de construcție și a deșeurilor;
- platformele destinate organizării de șantier vor fi balastate, pietruite sau solul va fi stabilizat cu var;
- deșeurile rezultate pe perioada de construcție (menajere și tehnologice) se vor colecta și depozita temporar în locații și în recipiente adecvate și vor fi eliminate sau valorificate prin firme specializate și autorizate;
- vor fi utilizate doar mijloace de transport și utilaje corespunzătoare normelor tehnice din domeniu, astfel încât să fie prevenite deversările de combustibil sau de ulei de la motoarele acestora;
- pentru reducerea emisiilor atmosferice, pulberilor fine de praf, zgomotelor și vibrațiilor se va evita supraturarea motoarelor autovehiculelor de transport pe VARIANTA DE OCOLIRE BAI A MARE și sau în organizările de șantier;
- se vor utiliza pe cât posibil echipamente cu un nivel redus de zgomot;
- lucrările de întreținere și eventualele reparații necesare mijloacelor de transport și utilajelor de lucru nu se vor executa în cadrul organizării de șantier ci la firmele autorizate partenere Antreprenorului;
- vor fi respectate prevederile din fișele de securitate ale substanțelor periculoase privind depozitarea, manipularea, transportul și utilizarea, iar personalul care utilizează materialele în cauză va fi instruit corespunzător pentru o gestionare eficientă a riscurilor;
- la finalizarea lucrărilor toate perimetrele de lucru și suprafețele ocupate de organizarea de șantier vor fi readuse la starea naturală inițială;
- după terminarea lucrărilor se vor demonta împrejurimile, se vor elimina racordurile tip organizare de șantier aferente instalațiilor de aducțiune, canalizare și electrice, containerele mobile, va avea loc decopertarea stratului de balast de pe platformă, readucând suprafața de teren la starea inițială;
- nu vor fi afectate zone de protecție sanitară pentru captări de ape subterane și/sau de suprafață, izvoare geotermale, deoarece acestea nu sunt amplasate în culoarul traseului;
- activitățile de construcție din apropierea cursurilor de apă și lucrările necesare a se desfășura în cursurile de apă vor dura o perioadă cât mai scurtă de timp și se vor realiza în perioada secetoasă (cantități scăzute de precipitații și debite mici ale apelor). Vor fi solicitate prognoze de la Administrația Bazinală Someș Tisa, astfel încât lucrările să nu se execute în perioadele cu precipitații abundente și viituri. Se vor respecta condițiile indicate în Avizul de gospodărire a apelor;
- atât în perioada de execuție a lucrărilor cât și în perioada exploatarei, se vor lua toate măsurile care se impun pentru evitarea poluării apelor de suprafață, pentru protecția factorilor de mediu, a zonelor apropiate, luându-se măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale;

Pentru proiectul propus s-a eliberat Notificarea pentru asistență de specialitate de sănătate publică Nr.4026/207/C din 02.05.2023, emisă de către Direcția de Sănătate Publică

Maramureș, conform căreia se menționează că proiectul propus în această etapă nu face obiectul evaluării riscului pentru sănătatea publică.

Lucrările se vor executa etapizat, pe tronsoane, conform graficului de lucrări, impactul se va manifesta strict în zona frontului de lucru.

În condițiile respectării măsurilor prevăzute în proiect și a tehnologiei de execuție, lucrările nu vor genera un impact negativ semnificativ asupra factorului de mediu apă în zona lucrărilor de traversare a cursurilor de apă, nu afectează calitatea apei în zonele de lucru, parametrii de calitate fizico-chimici, biologici și bacteriologici rămânând în limitele admise.

În etapa de funcționare, realizarea investiției și implicit numărul de autovehicule ce vor tranzita zona vor determina o creștere relativ mică a cantității emisiilor de poluanți atmosferici, astfel încât impactul asupra calității aerului va fi redus.

Se estimează că proiectul va genera efecte pozitive asupra drumurilor județene și comunale din zona de influență, ceea ce va conduce la reducerea duratei transportului călătorilor și mărfurilor, reducerea numărului de accidente cât și reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor utilizatorilor infrastructurii, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Prin respectarea măsurilor și condițiilor în etapa de execuție, realizarea proiectului va genera un impact temporar asupra aerului, apei, solului.

Pentru reducerea disconfortului fonic din localitățile afectate de zgomotul generat în urma traficului de pe traseul variantei ocolitoare, se propune amplasarea de panouri fonoabsorbante în zonele de pe direcția caselor. Prin măsura adoptată în proiect se va reduce nivelul de zgomot generat de varianta ocolitoare, însă zgomotul produs pe celelalte drumuri din zona proiectului va reprezenta în continuare o presiune asupra receptorilor sensibili, dar la nivel mai redus datorită diminuării volumului de trafic pe acestea.

5. Compatibilitatea cu obiectivele de protecție a siturilor Natura 2000, după caz.

Amplasamentul proiectului propus se află în vecinătatea sitului de importanță comunitară ROSCI0436 Someșul Inferior și parțial în interiorul sitului de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta. Varianta ocolitoare Baia Mare se suprapune parțial peste aria naturală protejată sit Natura 2000 ROSCI0302 Bozânta. Trecerea peste râul Lăpuș este parțial situată în interiorul sitului de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta iar zona ce se suprapune parțial cu situl prevede realizarea unui pod peste râul Lăpuș în lungime de 292,0 m, lățimea de 20,50 m, având următoarea alcătuire 2x38m+40m+60m+40m+2x38m. În raport cu celelalte arii naturale protejate NATURA 2000, arii naturale de interes internațional, paduri virgine, situri UNESCO amplasamentul proiectului este următorul:

Arie naturală	Distanța minimă față de ax, (m)	Poziționare
SCI 0003 Arboretele de castan comestibil	4500	Nord
SCI 0421 Pădurea celor Două Veverițe	900	Sud-vest
SPA 0134 Munții Gutâi	4500	Nord-est
SCI 0436 Someșul Inferior	36	Sud-vest
Codrii seculari de la Strâmbu Băiuț - Pădure virgină și seculară de fag inclusă în Patrimoniului Mondial UNESCO	50000	Nord-Est

ROSCI0302 Bozânta a fost declarată arie naturală protejată pentru prezența habitatelor 6440 - Pajiști aluviale din Cnidion dubii și 6510 - Pajiști de altitudine joasă (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*). Nici unul din cele două habitate nu are în structură specii prioritare. Clasele de habitat prezente în sit sunt: N12 (Culturi (teren arabil) ce acoperă 4.25 % din suprafața acestuia, N14 (pășuni) ce acoperă 93.27 % din suprafața acestuia și N23 (Alte terenuri artificiale (localități, etc) ce acoperă 2.48 % din suprafața acestuia. Pajiști aluviale ale văilor râurilor din Cnidion dubii ocupă o suprafață de 6 ha în sit, iar habitatul 6510 Fânețe de joasă altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) ocupă o suprafață de 3 ha în aria naturală protejată. Caracteristici generale ale sitului conform acoperiri tipurilor de habitate

Corine Land Cover 2018: Construcțiile antropice discontinue ocupă 0,68 ha, Terenuri arabile neirigate ocupă 32,10 ha, iar Cursuri de apă ocupă 37,59 ha. Ambele habitate prezintă statut de conservare favorabil. Conform Fișei sitului nu au fost identificate că fiind prezente impacturi și activități cu efect asupra sitului. Din analiză spațială reiese că varianta de ocolire intersectează aria naturală protejată ROSCI0302 Bozânta.



Terenul pe care se vor efectua lucrările are funcțiunea de pășune fără valoare conservativă fără a fi evidențiate pe amplasament elemente de habitat 6510 - Pajiști de altitudine joasă (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) și nici elemente de habitat Pajiști aluviale din *Cnidion dubii*. Releveele floristice (10x10m) realizate pe suprafața pe care se vor realiza picioarele podului:

- mal drept a evidențiat lipsa prezenței speciilor ovăscior (*Arrhenatherum elatius*), specia dominantă ce ar trebuie să indice prezența habitatului 6510 și nici a mărarului alb de luncă cnidium (*Cnidium monnieri*), specia dominantă ce ar trebuie să indice prezența habitatului 6440. Dintre speciile indicatoare pentru habitatul 6510 a fost semnalată doar prezența *Leontodon hispidus*, *Centaurea jacea* și *Alopecurus pratensis*, iar dintre speciile indicatoare ale habitatului 6440 a semnalată prezența speciilor *Alopecurus pratensis*, *Cirsium canum* și *Mentha arvensis*. În vecinătatea amplasamentului piciorului de pod care se va realiza pe malul drept al Lăușului s-au identificat de asemenea elemente de vegetație forestieră tineră crescută spontan.

- mal stâng a evidențiat lipsa prezenței speciilor ovăscior (*Arrhenatherum elatius*), specia dominantă ce ar trebuie să indice prezența habitatului 6510 și nici a mărarului alb de luncă cnidium (*Cnidium monnieri*), specia dominantă ce ar trebuie să indice prezența habitatului 6440. Dintre speciile indicatoare pentru habitatul 6510 a fost semnalată doar prezența *Alopecurus pratensis*, *Centaurea jacea* și *Leucanthemum vulgare*, iar dintre speciile indicatoare ale habitatului 6440 a semnalată prezența speciilor *Cirsium canum* și *Mentha arvensis*. Zona de implementare a proiectului mal stâng este marcată de prezența elementului antropic (grămezi de deșeuri) rezultat al pâlcului de case din vecinătate.

Prin implementarea proiectului nu se va modifica mărimea suprafeței habitatului.

La estimarea impactului asupra ariei naturale protejate de interes comunitar s- au avut în vedere următoarele aspecte:

- procentul din suprafață habitatului care va fi pierdut

Proiectul se va realiza în situl ROSCI0302, îl va traversa cu un pod în lungime de 292 m, lățimea de 20,50 m, având următoarea alcătuire 2x38m+40m+60m+40m+2x38m. Terenul pe care se vor efectua lucrările are funcțiunea de pășune fără valoare conservativă și pășune cu elemente specifice pajiștilor joase cu elemente de vegetație forestieră tineră crescută spontan pe malul drept al Lăușului, picior drept pod. Zona de implementare a proiectului pe malul stâng este

marcată de prezența elementului antropic (grămezi de deșeuri) rezultat al pâlcului de case din vecinătate;

Realizarea proiectului va conduce la pierdere nesemnificativă a suprafeței habitatelor dar nu va conduce la modificarea geometriei acestora;

- *Fragmentarea habitatelor de interes comunitar* - Implementarea proiectului nu duce la fragmentarea habitatelor speciilor de interes comunitar;
- *Durata sau persistența fragmentării* - Nu se aplică proiectului analizat;
- *Schimbări în densitatea populației* - Amplasamentul nu prezintă condiții de habitat pentru speciile cu valoare conservativă. Poluanții emiși pe perioada lucrărilor nu vor fi în măsură să ducă la schimbări în densitatea populației speciilor cu valoare conservative;
- *Indicatori chimici- cheie care pot determina modificări legate de resursele de apă sau de alte resurse naturale, care pot determina modificarea funcțiilor ecologice ale unei arii naturale protejate de interes comunitar* - Lucrările prevăzute în proiect nu vor genera poluanți care să modifice calitatea apei apelor de suprafață și a aerului din zonă;

Impact direct - Lucrările prevăzute în proiect nu afectează direct habitatele speciilor criteriu. Impact direct nu se va produce prin implementarea proiectului;

Impact indirect - Zgomotul, vibrațiile și prezența omului din perioada desfășurării lucrărilor nu este posibil să producă disturbarea mamiferelor, a amfibienilor și reptilelor, a ihtiofaunei și a păsărilor cu valoare conservativă datorită faptului că lucrările de modernizare se vor desfășura diurn.

Impactul indirect va fi negativ nesemnificativ;

Impact pe termen scurt - Impactul pe termen scurt, se suprapune impactului indirect;

Impact pe termen lung - Impactul pe termen lung asupra siturilor de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta și ROSCI0436 Someșul Inferior va fi neutru;

Impact rezidual - Prin implementarea proiectului nu se genera un impact rezidual;

- deține aviz favorabil, cu condiții Nr.29 din 25.04.2024 emis de A.N.A.N.P - Serviciul Teritorial Maramureș;

6. Luarea în considerare a impactului direct, indirect și cumulat cu al celorlalte activități existente în zonă etc./cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate.

Populația și sănătatea umană

În etapa de execuție impactul asupra populației și sănătății umane constă în:

- disconfort creat de intensificarea nivelului de zgomot și vibrații generat de utilajele de pe șantier și mijloacele de transport;
- disconfort creat de creșterea nivelului de poluanți în atmosferă de la motoarele cu ardere internă și a nivelului de pulberi în suspensie și sedimentabile datorat manevrării materialelor de construcție.

Intensitatea impactului va fi moderat și se va manifesta doar asupra populației din zona din imediata vecinătate.

În etapa de exploatare, va exista un impact asupra populației rezidente datorat:

- disconfort generat de intensificarea traficului în zonă - zgomot, gaze de eșapament;

Impactul va fi ocazional - funcție de variațiile traficului rutier .

Apa

În etapa de execuție, impactul constă în:

- scurgeri accidentale de produse petroliere de la utilajele și autovehiculele utilizate în vederea realizării construcțiilor, care pot ajunge indirect de pe sol în apa subterană;
- gestionarea neconformă a deșeurilor generate de către personalul implicat în construcție, deșeurile colectate și stocate necorespunzător putând fi antrenate de vânt sau apa de precipitații pe sol și indirect în apa subterană;
- ape uzate provenite din organizarea de șantier.

În etapa de funcționare impactul constă în:

- poluarea apelor de suprafață prin evacuări de ape uzate insuficient epurate;
- poluarea freaticului prin scurgeri accidentale de produse petroliere de la mijloacele de transport;

- poluarea freaticului prin infiltrarea scurgerilor ca urmare a unor defecțiuni la sistemele de epurare a apelor pluviale.

Intensitatea impactului va fi minor, de scurtă durată și se va manifesta local.

Aerul

În etapa de execuție, impactul constă în:

- degradarea calității aerului prin emisii de praf asociate lucrărilor de construcții-montaj pe amplasamentul propus;
- emisii de praf provenite de la transportul materialelor pulverulente;
- poluanți produși de emisii de ardere (gaze de eșapament: CO, NOx, NMCOV) provenite de la motoarele utilajelor

În etapa de exploatare, impactul constă în:

- degradarea calității aerului prin emisii din surse punctiforme dirijate - centrale termice;
- degradarea calității aerului prin poluanți produși de emisii de ardere (gaze de eșapament: CO, NOx, NMCOV) provenite de la mijloacele de transport.

Intensitatea impactului va fi minor, se apreciază că impactul va fi nesemnificativ, se va manifesta local, direct, reversibil și pe termen scurt.

Solul/subsolul

În etapa de execuție, impactul constă în:

- schimbarea categoriei de folosință a terenului;
- gestionarea incorectă a deșeurilor produse;
- infiltrarea de scurgeri accidentale de produse petroliere de la mijloacele de transport;

În etapa de exploatare, impactul poate consta în:

- gestionarea incorectă a deșeurilor produse;
- infiltrarea de scurgeri accidentale de produse petroliere de la mijloacele de transport;

Intensitatea impactului va fi minor, probabilitatea apariției unui impact asupra solului/subsolului este scăzută. Lucrările de execuție se vor limita strict la amplasamentul proiectului. Utilajele și vehiculele utilizate la lucrările de amenajare vor fi întreținute corespunzător și vor avea reviziile efectuate la zi. Deșeurile vor fi stocate temporar în zona special amenajată și vor fi eliminate/valorificate conform contractelor încheiate cu operatorii autorizați și fără a crea stocuri pe amplasament.

Peisaj și bunuri materiale, biodiversitate

Efectele asupra peisajului sunt diminuate prin construirea de berne peisagistice și acoperirea lor cu vegetație. Zonele verzi amenajate la finalizarea implementării proiectului de investiție pot contribui la reducerea impactului asupra calității aerului prin absorția de CO₂ și eliberarea de oxigen.

Potențialele efecte asupra peisajului presupun următoarele situații care se pot înregistra în etapa de execuție și în etapa de funcționare a proiectului:

- Alterarea zonelor cu valoare peisagistică deosebită desemnate prin reglementările în vigoare.

Potențialele efecte asupra bunurilor materiale presupun următoarele situații care se pot înregistra în etapa de execuție și în etapa de funcționare a proiectului:

- efecte directe datorate accidentelor care duc la distrugerea sau deteriorarea bunurilor;
- efecte indirecte, ca de exemplu: asupra surselor individuale de alimentare cu apă (ce pot fi afectate de modificările nivelului sau calității pânzei de apă freatică); asupra resurselor materiale pentru activități agricole (reducerea resurselor de apă, deteriorarea rețelelor de irigații) și/sau asupra culturilor; asupra serelor, dacă există, prin depunerile de pulberi; asupra construcțiilor
- efecte pozitive, ca de exemplu creșterea turismului și a cantităților de mărfuri și alte bunuri transportate.

Proiectul propus se află în vecinătatea sitului de importanță comunitară ROSCI0436 Someșul Inferior și parțial în interiorul sitului de importanță comunitară ROSCI0302 Bozânta. Deține aviz favorabil, cu condiții Nr.29 din 25.04.2024 emis de A.N.A.N.P - Serviciul Teritorial Maramureș

Impactul potențial asupra speciilor de faună va fi nesemnificativ având în vedere că acestea prezintă ușurinta în deplasare și se vor retrage către terenuri învecinate cu funcții ecologice asemănătoare.

Cumularea efectelor cu cele ale altor proiecte existente și/sau aprobate, ținând seama de orice probleme de mediu existente legate de zone cu o importanță deosebită din punctul de vedere al mediului, care ar putea fi afectate, sau de utilizarea resurselor naturale.

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat prin parcurgerea următorilor pași:

- o Identificarea proiectelor importante existente și/ sau propuse în zonele de implementare a proiectului;
- o Analizarea probabilității că aceste proiecte să genereze forme de impact cumulativ (să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte sinergice cu proiectul analizat);
- o Evaluarea semnificației impactului cumulativ;

Procesul de evaluare a impactului cumulativ presupune adresarea unui număr de incertitudini ce țin cont de caracteristicile celorlalte proiecte (certitudinea implementării, dinamică spațio-temporală, cuantificarea impacturilor etc.). Aceste incertitudini fac dificilă estimarea cantitativă a impactului cumulativ.

În vederea identificării efectelor de tip cumulat a fost necesară stabilirea eventualelor planuri/proiecte existente sau aprobate în zona de implementare a proiectului. Din analiză tuturor informațiilor ce ne-au parvenit a rezultat următoarele planuri sau proiecte existente/propuse în zona analizată:

- intersecția cu DN 18;
- intersecția cu DN1C;
- intersecția cu E58;
- intersecția cu DJ 182 B;
- intersecția cu DN18 B;

În vederea identificării efectelor de tip cumulat a fost necesară stabilirea eventualelor planuri/proiecte existente sau aprobate în zona de implementare a proiectului. Din analiză tuturor informațiilor a rezultat următoarele planuri sau proiecte existente/propuse în zona analizată:

- Rețele edilitare (gaze naturale, alimentare cu apă, energie electrică, telefonie, canalizare ape uzate);
- Drumuri, cai ferate;
- Instalații pentru irigații, canale;
- Surse de alimentare cu apă potabilă și rețele de canalizare;

Clima și vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice

Proiectul propus nu prezintă o vulnerabilitate ridicată față de riscurile climatice ale componentelor și operațiunilor în etapa de construcție și exploatare. Proiectul nu se află în zonă cu risc de alunecări de teren sau inundații, iar prin măsurile de prevenire tehnice și tehnologice efectul asupra schimbărilor climatice este unul limitat și de scurtă durată.

Impactul rezidual

Analiza impactului s-a realizat pentru fiecare factor de mediu, ținând seama de efectele generate atât în etapa de construcție, cât și în cea de operare asupra cărora este necesară aplicarea măsurilor de evitare și reducere a impactului.

Impactul rezidual reprezintă impactul efectelor generate de activitățile specifice proiectului, care se resimte și după implementarea măsurilor de evitare și reducere propuse prin proiect. Eficiența implementării măsurilor propuse prin proiect se va monitoriza prin programul de monitorizare.

Efectele rezultate după implementarea măsurilor de evitare și reducere a impactului asupra factorilor de mediu sunt exprimate sub forma impactului rezidual. În urma aplicării măsurilor propuse este de așteptat ca nivelul estimat al impactului să scadă, în toate etapele proiectului, de la moderat la un nivel redus.

În impactul rezidual, nivelul semnificativ al impactului a fost eliminat, fiind scăzut în toate situațiile la un nivel moderat, iar nivelul moderat a fost scăzut în cele mai multe cazuri la un

nivel redus.

III. CONCLUZIILE RAPORTULUI PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI ȘI MĂSURILE PENTRU PREVENIREA, REDUCEREA ȘI, UNDE ESTE POSIBIL, COMPENSAREA EFECTELOR NEGATIVE SEMNIFICATIVE ASUPRA MEDIULUI:

1. Concluzia Raportului privind impactul asupra mediului (RIM)

Evaluarea impactului asupra mediului s-a realizat în conformitate cu prevederile legislației în domeniul protecției mediului, fiind analizate sursele potențiale de impact, formele de impact asociat, dar și măsurile de reducere a acestuia pentru fiecare factor de mediu. Lucrările vor fi efectuate cu respectarea tuturor măsurilor propuse pentru diminuarea impactului potențial pe fiecare factor de mediu, astfel încât impactul cumulat al realizării proiectului, să fie nesemnificativ.

2. Măsuri pentru prevenirea și reducerea efectelor negative semnificative asupra mediului, propuse prin Raportul privind Impactul asupra Mediului

Măsuri de diminuare a impactului produs asupra AERULUI

În etapa de construcție se vor respecta următoarele măsuri:

- asigurarea și verificarea tehnică periodică a utilajelor și mijloacelor de transport echipate cu motoare cu combustie internă în vederea reducerii poluării cu gaze de eșapament, inspecția tehnică periodică urmând a fi realizată la timp;
- în perioadele lipsite de precipitații se va asigura umectarea drumurilor de acces în vederea reducerii emisiilor de particule și încadrarea concentrațiilor în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare;
- se vor minimiza pe cât posibil efectuarea lucrărilor în perioade cu vânt puternic;
- pe parcursul execuției lucrărilor de terasamente se degajă cantități mari de praf și se recomandă ca în perioadele cu vânt puternic să se evite desfășurarea acestor lucrări; zonele unde se vor desfășura lucrările de terasamente se vor stropi periodic;
- drumurile de șantier vor fi permanent întreținute prin nivelare și umectare în vederea reducerii prafului ;
- se va restricționa viteza de deplasare a utilajelor în fronturile de lucru și pe drumurile de acces;
- se vor curăța roțile vehiculelor la ieșirea din șantier pe drumurile publice;
- se vor opri motoarele utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- se vor opri motoarele vehiculelor în intervalele de timp în care se realizează descărcarea materialelor;
- transportul materialelor (sol, rocă) se va face cu mijloace de transport acoperite cu prelate;
- se vor reduce înălțimile de cădere din activitățile de transfer al materialelor, cum ar fi înălțimea de descărcare a materialelor care generează praf (pământ, agregate).
- utilizarea unor echipamente și utilaje conforme din punct de vedere tehnic de înaltă performanță și soluții cu eficiență energetică ridicată;
- transportul pământului, deșeurilor și oricăror materiale care degajă praf se va realiza la nivelul întregului proiect exclusiv cu autocamioane acoperite cu prelate (prelate pentru bene) în scopul reducerii emisiilor de particule;
- se vor implementa proceduri operaționale de management al traficului prin alegerea traseelor optime de transport, programările curselor vehiculelor și a transporturilor de utilaje și echipamente pentru a minimiza impactul asupra zonelor rezidențiale, precum și regulile de circulație specifice pentru transportul pe drumurile publice.

În etapa de funcționare

- pe baza monitorizării calității aerului la nivelul localităților învecinate variantei ocolitoare se vor implementa măsuri de adaptare a traficului astfel încât să se evite depășirea concentrațiilor maxime ale poluanților atmosferici la nivelul celor mai apropiați receptori sensibili;
- se va respecta legislația europeană privind calitatea carburanților și a autovehiculelor privind normele de poluare impuse;
- întreținerea periodică a sistemelor de colectare, canalizare și evacuare a apelor uzate;

Pagină 42 din 64

- verificarea periodică a stării tehnice a autovehiculelor, prin sondaj;

Măsuri de reducere/diminuare a impactului asupra factorului de mediu APĂ

Se vor respecta următoarele măsuri de reducere a impactului investiției asupra corpului de apă:

În perioada de construire:

- se vor respecta prevederile avizului de gospodărire a apelor;
- depozitarea temporară a materialelor utilizate în construcții se va realiza în incinta obiectivului, în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier;
- în perimetru vor fi amplasate toalete ecologice; pentru întreținerea periodică a acestora se va încheia un contract cu o firmă autorizată;
- în fiecare zi, la începerea lucrului, utilajele și mijloacele de transport auto vor fi verificate pentru a se identifica scurgerile de combustibili, uleiuri și unsori. Dacă se constată defecțiuni, acestea vor fi retrase din zona de lucru și trimise la ateliere specializate în vederea remedierii deficiențelor constatate;
- alimentarea cu combustibil a utilajelor se va face doar pe platforma amenajată din autocisterne autorizate, iar alimentarea mijloacelor de transport se va face la stațiile de carburanți din zonă pentru a se evita eventualele scurgeri de carburanți care ar putea afecta apa subterană;
- la începerea lucrărilor și pe parcursul realizării acestora, se va asigura instruirea personalului implicat în acestea cu privire la următoarele aspecte:
 - condițiile generale de protecția mediului;
 - gestionarea deșeurilor;
 - modul de acțiune în caz de poluare accidentală;
 - întreținerea utilajelor;
 - curățenia la punctul de lucru;
- deșeurile menajere rezultate de la personalul muncitor vor fi colectate în europubele amplasate pe platforma special amenajată și vor fi predate unităților autorizate, pe bază de contract;
- executantul lucrărilor va întocmi un Plan de prevenire a poluărilor accidentale; în caz de poluare accidentală se vor lua măsuri corespunzătoare care să conducă la: prevenirea poluării; limitarea răspândirii; colectarea și neutralizarea poluanților; restabilirea situației normale și refacerea echilibrului ecologic.
- platformele de lucru și suprafețele de depozitare vor fi prevăzute cu sanțuri și/sau rigole pereate pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale, în vederea reducerii turbidității apelor de suprafață și pentru a evita ca particule fine să fie evacuate pe terenurile din vecinătate și să influențeze morfologia terenurilor, apele pluviale colectate vor fi preepurate în decantoare, iar nămolul va fi transportat la cea mai apropiată stație de epurare;
- planurile de prevenire și combatere a poluărilor accidentale elaborate de Antreprenor vor include prevederi clare cu privire la riscurile, măsurile de prevenire și măsurile de intervenție aferente organizării de șantier și lucrărilor de execuție, construcții-montaj, în cazul apariției unor poluări accidentale ale solului, apelor subterane și apelor de suprafață;
- amplasarea organizării de șantier trebuie realizată la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, cel puțin 50 m față de malurile acestora;
- organizarea de șantier se va dota corespunzător cu materiale absorbante specifice pentru fiecare tip de material/substanță care poate cauza poluare în urma unei gestionări necorespunzătoare;
- pentru desfășurarea lucrărilor de construcție nu se vor excava materiale din albiile râurilor, nu se vor depozita materiale la distanțe mai mici de 50 m de limita albiei;
- toate lucrările de artă se vor realiza cu extinderea spațială minimă astfel încât să se asigure protecția infrastructurilor construite pentru minimizarea impactului la nivelul corpurilor de apă de suprafață sau subterană;
- platforma de întreținere și spălare a utilajelor trebuie să fie realizată cu o pantă suficient de mare, care să asigure colectarea apelor uzate rezultate de la spălarea utilajelor în bazine decantoare și separatoare de produse petroliere;

- realizarea șanțurilor de colectare a apelor pluviale, rigolelor, separatoarelor de hidrocarburi și bazinelor deznisipatoare pentru preluarea apelor pluviale pentru reținerea eventualelor particule de rocă antrenate de apele meteorice;
- respectarea cu strictețe a tehnologiilor de execuție a lucrărilor de artă;
- se va prevedea un sistem de curățare a roților la ieșirea din organizarea de șantier și fronturile de lucru;
- după realizarea lucrărilor, constructorul va degaja zona de materialele folosite sau rezultate și de lucrările provizorii astfel încât să se asigure scurgerea normală a apelor.

În etapa de funcționare, în vederea prevenirii și reducerii impactului se vor respecta următoarele măsuri:

- întreținerea șanțurilor de colectare a apelor pluviale, rigolelor, separatoarelor de hidrocarburi și bazinelor deznisipatoare pentru preluarea apelor pluviale; nămolul colectat periodic din șanțuri va fi eliminat conform prevederilor legale;
- se vor respecta normele de protecție sanitară a surselor de alimentare cu apă subterană;
- menținerea în bună stare a utilajelor ; întreținerea, reviziile periodice și reparațiile se vor realiza doar în unități autorizate;
- în situația unor scurgeri accidentale de produse petroliere se vor utiliza materiale absorbante (nisip, rumeguș), urmând a fi eliminate ca deșeuri prin societăți autorizate;
- respectarea prevederilor legale pe perioada anotimpului rece privind aplicarea de săruri sau alte substanțe folosite pentru dezgheț;
- în zona parcarilor, ape pluviale vor fi colectate și preepurate în decantoare-separatoare de produse petroliere înainte de evacuarea în emisar, iar apele uzate menajere vor fi colectate și epurate în stație mecano-biologică.

Măsuri de reducere/diminuare a impactului asupra factorilor de mediu SOL și SUBSOL

În etapa de construcție, în vederea evitării poluării solului se vor respecta următoarele:

- respectarea strictă a culoarului de lucru/fronturilor de lucrări;
- respectarea tehnologiei de execuție;
- conservarea solului fertil în depozit temporar, prin:
- depozitare într-un spațiu creat, pe terenuri eliberate de sarcini tehnologice, nivelate în prealabil;
- compactarea materialului depus și nivelarea lui în mai multe etape;
- crearea, pe suprafața depozitului temporar, de pante de scurgere și drenuri;
- îndepărtarea, de pe suprafața depozitului temporar, a oricărei surse de contaminare a solului.
- evitarea ocupării unor zone mai mari decât cele autorizate pentru amplasarea organizării de șantier, baza de utilaje, depozitarea temporară a materialelor de construcții;
- colectarea selectivă a tuturor deșeurilor rezultate pe categorii, codificarea deșeurilor se va face conform Deciziei Comisiei Europene 2014/955/ UE din 18 decembrie 2014, de modificare a Deciziei 2000/532/CE de stabilire a unei liste de deșeuri în temeiul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului; gestionarea deșeurilor și valorificarea/ eliminarea acestora se va face numai prin operatori autorizați;
- se va evita poluarea solului cu carburanți, uleiuri rezultate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor și mijloacelor de transport, sau datorită funcționării defectuoase a acestora.
- în cazul pierderilor accidentale de produse petroliere pe sol se vor aplica materiale absorbante (rumeguș, nisip) care vor fi stocate corespunzător în recipiente speciali în vederea eliminării prin operatori autorizați;
- refacerea solului în zonele afectate prin depozitare de materiale, staționare de utilaje în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial.
- execuția șanțurilor de scurgere a apelor pluviale;
- înlăturarea taluzurilor drumurilor;
- verificarea zilnică a stării de funcționare a utilajelor și înlăturarea posibilităților de apariție a avariilor în timpul staționării acestora;
- stropirea și umectarea drumurilor de acces și a fronturilor de lucru în perioade secetoase;

- gestionarea corespunzătoare a deșeurilor; stocarea temporară se va realiza în zone special amenajate, etichetate și codificate corespunzător;

În etapa de funcționare:

- se vor realiza lucrările de refacere a suprafețelor ocupate temporar de lucrări ;
- zonele amenajate ca spații verzi vor fi întreținute corespunzător.

Măsuri de adaptare la schimbările climatice și de reducere a emisiilor GES

Prin proiect se vor implementa următoarele măsuri:

- utilizarea unor soluții tehnice în vederea adaptării la temperaturile extreme. Ex.: straturi de acoperire rezistente la fluctuațiile de temperatură, rosturi de dilatație rezistente la fluctuațiile de temperatură;
- șanțurile, rigolele pentru preluarea apelor pluviale vor fi dimensionate astfel încât să asigure o drenare eficientă a căii de rulare în scopul evitării producerii inundațiilor;

- Emisii GES provenite de la traficul rutier aferent realizării investiției

Emisii GES	Emisii CO ₂	Emisii CH ₄	Emisii N ₂ O
Emisii GES tone/an	26,95	-	0,99
Tone CO ₂ echivalent tone/an	26,95	-	309,42
Total tone CO ₂ /an	336.37		
Total tone CO ₂ echivalent/zi	0,92		

- în apariției unor fenomene de alunecare, se va interveni constant pentru asigurarea securității traficului ;
- realizarea corespunzătoare a lucrărilor de consolidare ;
- lucrările de artă vor fi realizate cu respectarea debitelor aprobate de INHGA ;
- se vor folosi utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a emisiilor de poluanți în atmosferă.

Mediul social și economic - Pe perioada de funcționare a Variantei de ocolire Baia Mare se va genera o creștere economică ce va genera creșterea nivelului de trai în zona municipiului Baia Mare și a localităților limitrofe.

Se propun următoarele măsuri de reducere a impactului:

- reducerea la minimum necesar al timpilor de funcționare al utilajelor;
- reducerea vitezei de deplasare a utilajelor pe drumurile de acces și pe amplasamentul proiectului;
- revizii periodice ale utilajelor și echipamentelor pentru încadrarea în limitele admise pentru nivelul de zgomot și vibrații;
- protecția și semnalizarea adecvată a organizării de șantier și interzicerea accesului în incintă pentru persoanele neautorizate;
- informarea cetățenilor din zonă cu privire la programul lucrărilor;
- curățarea zilnică a căilor de acces în vecinătatea zonelor de lucru și întreținerea acestor drumuri;
- semnalizarea corespunzătoare a zonelor de lucru, cu marcaje clare privind limita de siguranță în perimetrul lucrărilor, precum și interzicerea accesului persoanelor neautorizate;
- utilizarea de vehicule, echipamente și utilaje noi, conforme din punct de vedere tehnic cu cele mai bune tehnologii existente;
- limitarea traseelor din zonele locuite de către utilajele și autovehiculele cu mase mari.
- verificarea zilnică a stării de funcționare a utilajelor și înlăturarea posibilităților de apariție a avariilor în timpul staționării acestora;
- stropirea și umectarea drumurilor de acces și a fronturilor de lucru în perioade secetoase;
- drumurile de șantier vor fi permanent întreținute prin nivelare și umectare în vederea reducerii prafului ;

- se va restricționa viteza de deplasare a utilajelor în fronturile de lucru și pe drumurile de acces;
- se vor implementa proceduri operaționale de management al traficului prin alegerea traseelor optime de transport, programările curselor vehiculelor și a transporturilor de utilaje și echipamente pentru a minimiza impactul asupra zonelor rezidențiale, precum și regulile de circulație specifice pentru transportul pe drumurile publice.
- instalarea de panouri fonoabsorbante mobile, îndeosebi în zonele în care fronturile de lucru se desfășoară în apropierea receptorilor sensibili ;
- montarea de panouri fonoabsorbante în zonele cu imobile/rezidențiale/sensibile (aria naturală protejată).

Peisajul și patrimoniul cultural

Măsurile de reducere a impactului ce vor fi respectate atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare:

- delimitarea strictă a zonei de lucrări;
- redarea în circuitul natural a suprafețelor afectate rămase libere, prin acoperire cu sol și revegetare, aducerea terenului la starea inițială;
- se interzice plantarea unor specii care pot avea efecte negative asupra vegetației locale sau pot avea caracter alergen;
- refacerea suprafețelor afectate temporar ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție, inclusiv ramblee și deblee se vor executa lucrări de instalare a vegetației la finalizarea lucrărilor de construcție;
- panourile fonoabsorbante vor fi realizate cu materiale, texturi și culori care să asigure un grad ridicat de integrare estetică cu elementele naturale de peisaj din zona în care vor fi montate;
- parcările de scurtă durată vor fi amenajate astfel încât să se asigure integrarea în peisaj.
- se vor realiza cercetările preventive în vederea descărcării de sarcină arheologică și a supravegherii arheologice în timpul lucrărilor de construire; în situația în care în etapa de construcție sunt identificate noi situri arheologice, se vor lua măsuri pentru oprirea lucrărilor și realizarea expertizelor necesare;
- traficul de șantier în vecinătatea unor monumente istorice se va realiza cu monitorizarea permanentă a stării monumentelor, adaptarea volumului și metodelor de lucru (tipul și număr de utilaje, reducerea vibrațiilor etc).

Zgomot și vibrații

Măsurile de reducere a zgomotului ce vor fi respectate atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare:

- întreținerea corespunzătoare a parcului de utilaje ce va deservi proiectul;
- utilizarea de utilaje și echipamente al căror nivel de zgomot se încadrează în valorile limită admise;
- instalarea de panouri fonoabsorbante mobile, îndeosebi în zonele în care fronturile de lucru se desfășoară în apropierea receptorilor sensibili ;
- utilajele și echipamentele vor avea inspecțiile periodice efectuate la zi ;
- drumurile de acces se vor menține în bună stare ;
- respectarea graficelor de lucru pentru utilaje pe fiecare tronson în parte ;
- alegerea și folosirea drumurilor/traseelor optime. Deplasarea mijloacelor de transport pe drumurile de acces să se facă cu viteze de maxim 30 km/h;
- adaptarea graficului de execuție pentru a se evita aglomerarea utilajelor în zonele sensibile ;
- se va respecta nivelul de zgomot maxim admis conform SR 1009/2017 - Acustica - Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant.
- oprirea motoarelor vehiculelor în intervalele de timp în care se realizează încărcarea/descărcarea materialelor și substanțelor;
- achiziționarea și utilizarea unor echipamente cu emisii de zgomot reduse;
- spațiile verzi amenajate vor contribui la atenuarea zgomotului rezultat din traficul rutier ;
- realizarea intersecțiilor propuse și măsurile de reglementare a circulației rutiere în zonă ;
- montarea de panouri fonoabsorbante în zonele cu imobile/rezidențiale/sensibile (aria naturală protejată).

Măsuri de reducere a impactului asupra BIODIVERSITĂȚII

Se vor respecta următoarele măsuri, în etapa de execuție și în etapa de funcționare:

- în zona rezervației naturale în perioada de derulare a lucrărilor se vor utiliza panouri fonoabsorbante mobile, în toate fronturile de lucru ;
- solul utilizat pentru amenajările taluzurilor, zonelor verzi și a structurilor de trecere va trebui adus din zone neafectate de prezența unor specii cu impact negativ (specii alohtone), pentru a evita riscul pătrunderii speciilor invazive;
- realizarea unor drumuri temporare de acces suplimentare se va face fără afectarea ariei naturale protejate din vecinătatea traseului;
- interzicerea traversării cursurilor de apă cu autovehicule sau utilaje folosite în lucrările de construcții ;
- la intersecțiile și podurile, viaductele aflate în vecinătatea ariei naturale protejate se va asigura iluminatul public cu surse de lumină lipsite de spectru UV pentru a se evita atragerea unor specii de faună spre zonele cu risc de coliziune ;
- la realizarea lucrărilor de artă se va asigura menținerea curgerii naturale a cursurilor de apă și a nivelului prin interzicerea drenajelor și a îndiguirilor care pot duce la scăderea nivelului apei;
- pentru evitarea pătrunderii faunei în decantoarele sau separatoarele de produse petroliere se vor implementa soluții (ex: grilaje) în zonele de conexiune între șanțurile de pluvial și instalațiile de preepurare ;
- gardurile reduc riscul coliziunii animalelor cu autovehiculele. Pentru ca eficacitatea împrejmuirii să fie maximă, ea trebuie să îndeplinească următoarele criterii: împletitura (plasa) gardului să aibă ochiuri cu dimensiuni care să nu permită trecerea animalelor; înălțimea împrejmuirii să fie aleasă în așa fel încât animalele să nu o poată depăși ; împrejmuirea să fie continuă ;
- asigurarea permeabilității variantei ocolitoare prin amenajarea corespunzătoare a trecerilor pentru animale, respectiv a structurilor multifuncționale poduri/podețe, pasaje/ viaducte ;
- drumurile de șantier vor fi permanente întreținute prin nivelare și umectare în vederea reducerii prafului ;
- se va restricționa viteza de deplasare a utilajelor în fronturile de lucru și pe drumurile de acces;
- se vor curăța roțile vehiculelor la ieșirea din șantier pe drumurile publice;
- se vor opri motoarele utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- se vor opri motoarele vehiculelor în intervalele de timp în care se realizează descărcarea materialelor;
- toate rigolele de colectare a apelor pluviale vor fi realizate din beton astfel încât să minimizeze acumularea de materii prăfoase sau sol, care să permită instalarea și traversarea cu ușurință a unor specii alohtone invazive ;
- atât în perioada de execuție, cât și în operare se va implementa un program de control al speciilor invazive ;
- se va interzice traversarea cu utilaje prin albia râurilor, în acest sens fiind necesară prevederea de podețe temporare ;
- lucrările de traversare a cursurilor de apă sau în vecinătatea acestora se vor realiza astfel încât să nu conducă la: afectarea malurilor, modificarea substratului și a curgerii apei, modificarea semnificativă a condițiilor fizico-chimice pentru speciile acvatice ;

Măsuri de prevenire și gestionare a deșeurilor

Se vor respecta următoarele măsuri, în etapa de execuție și în etapa de funcționare:

- deșeurile vor fi colectate selectiv, pe categorii, în recipiente adecvate. Recipientii vor fi etichetați cu codul corespunzător deșeurii stocate;
- în cadrul organizării de șantier se vor amenaja spații corespunzătoare, impermeabilizate, pentru stocarea temporară pe categorii a deșeurilor;
- deșeurile menajere se vor depozita în containere tip europubelă care vor fi predate către firma de salubritate din zonă;

- se interzice amestecul diferitelor categorii de deșeuri periculoase, precum și al deșeurilor periculoase cu deșeuri nepericuloase;
- evidența și gestionarea deșeurilor se va face cu respectarea legislației privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile inclusiv deșeurile periculoase;
- toate categoriile de deșeuri generate vor fi valorificate/eliminate prin operatori autorizați în acest sens;
- transportul deșeurilor se va realiza cu respectarea H.G. nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
- se va respecta prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 17 /2023;
- OUG nr. 2 din 11 august 2021 privind depozitarea deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare a materialelor de construcție;
- întreținerea instalațiilor, utilajelor și autovehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a drumurilor se efectuează numai în locuri amenjate, de către personal specializat, la fel și alimentarea cu carburanți și lubrifianți a acestora;
- deșeurile refofosibile (materialele rezultate din demolări, decapări, deșeurile de mixtură asfaltică) se vor recicla prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri, în conformitate cu încercările de laborator;
- se va asigura instruirea și formarea profesională continuă pentru angajați cu privire la gestionarea deșeurilor, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Gospodărirea substanțelor periculoase

- manipularea, depozitarea, transportul substanțelor și preparatelor chimice periculoase se realizează prin respectarea condițiilor impuse în fișele cu date de securitate ale fiecărui produs utilizat și prin respectarea normelor de protecție și sănătate în muncă;
- substanțele și preparatele chimice vor fi însoțite de fișele tehnice de securitate, conform Regulamentului nr. 1272/2008 și Regulamentului 1907/2006 (REACH). Se va ține evidența cantităților utilizate în procesele de producție;
- se va urmări permanent modul de asigurare a spațiilor în care sunt depozitate, iar personalul angajat care manipulează astfel de substanțe va fi instruit periodic în vederea respectării condițiilor din fișa tehnică de securitate.

IV. CONDIȚII CARE TREBUIE RESPECTATE

1. Condiții necesare a fi îndeplinite în timpul realizării proiectului:

Organizările de șantier se vor face în interiorul incintei unde vor fi amplasate construcțiile și echipamentele provizorii necesare executării lucrărilor.

Condiții necesare a fi îndeplinite în timpul organizării de șantier:

- organizarea de șantier se va amplasa pe o suprafață de teren judicios planificată, astfel încât terenul afectat să fie de dimensiuni minime, fără afectarea vecinătăților;
- se va asigura împrejmuirea incintei organizării de șantier și semnalizarea corespunzătoare, care să asigure în ansamblu un efect vizual plăcut; se interzic lucrările de reparații și întreținere a autovehiculelor în cadrul organizării de șantier; acestea se vor realiza în unități autorizate și dotate corespunzător; se va asigura curățarea roților autovehiculelor pe platforme corespunzătoare, astfel încât să se evite transferul de pământ pe drumurile publice;
- în mod obligatoriu, accesul utilajelor, autovehiculelor, orice transport greu se va desfășura cu măsuri de protecție și/sau ocolire a zonelor rezidențiale;
- se va avea în vedere asigurarea de distanțe mici de transport pentru materialele necesare, pe rute de transport care să nu afecteze zonele locuite prin intensificarea excesivă a traficului; transportul materialelor pulverulente se va face numai cu mijloace auto acoperite; dacă nu se pot ocoli zonele rezidențiale, se va asigura reducerea vitezei de circulație;

- se vor asigura utilitățile necesare pentru realizarea lucrărilor în bune condiții (sursă apă potabilă, facilități igienico-sanitare, inclusiv toalete ecologice pentru personal);
- echipamentele și utilajele care se vor folosi vor fi într-o stare tehnică corespunzătoare, confirmată de organismele competente, conform legislației în materie, astfel încât să se evite poluarea solului/drumurilor cu uleiuri sau carburant;
- se vor utiliza tehnici și tehnologii de construire care să prezinte siguranță pentru calitatea factorilor de mediu;
- materialele necesare executării lucrărilor propuse se depozitează în locuri bine stabilite, amenajate corespunzător, în vederea prevenirii poluării solului/subsolului;
- se va reduce riscul de antrenare a emisiilor de praf care apar în timpul execuției lucrărilor prin stropirea în permanență a zonelor de lucru;
- se vor lua măsuri de protecție în zona de lucru a șantierului, în vederea respectării SR 10009/2017 - Acustica -Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant, coroborat cu art.16 (1) din anexa la Ordinul nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;
- se vor lua măsuri pentru diminuarea emisiilor de pulberi în zona șantierului prin umectarea spațiului de lucru, în vederea respectării STAS 12574/1987 - Calitatea aerului în zone protejate;
- la terminarea lucrărilor, executantul are obligația curățării zonelor afectate de orice materiale și reziduuri, a refacerii solului în zonele unde acesta a fost afectat de lucrările de excavare, depozitare de materiale, staționare de utilaje, în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial.

2. Condiții necesare a fi îndeplinite în timpul exploatării

Se vor respecta prevederile următoarelor acte normative:

- O.U.G. nr.195/2005 privind protecția mediului aprobată prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- STAS 12574/1987 privind condițiile de calitate a aerului în zonele protejate;
- Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările și completările ulterioare și Ord. nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferei și a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare;
- Ordin MAPPM nr. 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu completările și modificările ulterioare;
- Legea Apelor nr. 107/1996, cu completările și modificările ulterioare;
- H.G. nr. 352/2005 privind modificarea și completarea H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 17 /2023;
- Ordonanța Guvernului nr. 2 din 11 august 2021 privind depozitarea deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- codificarea deșeurilor conform Deciziei Comisiei Europene 2014/955/ UE din 18 decembrie 2014, de modificare a Deciziei 2000/532/CE de stabilire a unei liste de deșeuri în temeiul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului;
- Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje și Ord. nr. 794/2012 privind procedura de raportare;
- H.G. nr. 878/2005 - privind accesul publicului la informația privind mediul, cu completările și modificările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului, aprobată prin Legea nr. 19/2008, cu modificările și completările ulterioare;
- SR 10009/2017 - Acustica. Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant;
- O.M. nr. 119/2014 privind aprobarea normelor de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației;

3. În timpul închiderii, demolării, dezafectării, refacerii mediului și postînchidere

La finalizarea lucrărilor de construcție, antreprenorul are obligația reconstrucției ecologice a terenurilor ocupate temporar sau afectate. Zonele afectate de lucrările de construcție vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, așternerea de pământ vegetal, plantare vegetație specifică zonei.

La finalizarea investiției se vor lua următoarele măsuri, astfel:

- deșeurile din construcții se vor valorifica/elimina prin societăți autorizate;
- solul rezultat din excavații va fi utilizat ca material de umplutură pentru terenul din incintă sau refacerea drumurilor de acces;
- suprafețele de teren rămase libere vor fi reabilitate prin așternerea stratului de sol vegetal decopertat și restaurarea naturală;
- se vor contracta de către constructor firme specializate și autorizate pentru preluarea deșeurilor de construcții și demolări și prelucrarea acestora;

b) condiții pentru refacerea stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului;

Lucrările de dezafectare vor fi urmate de lucrări de reconstrucție ecologică a terenurilor afectate și de refacere a morfologiei terenurilor, prin care habitatele și speciile inițiale să poată reveni, iar funcțiile ecosistemelor să fie restabilite similar situației de dinainte de construcție.

Refacerea terenului se va face astfel încât valorile determinate prin analizele efectuate la sol să respecte valorile admise prin legislația în vigoare în concordanță cu folosința ulterioară a terenului.

4. Condițiile prevăzute prin Avizul de Gospodărire a Apelor nr. . din2024, emis de Administrația Națională Apele Române - Administrația Bazinală de Apă Someș - Tisa:

Avizul de gospodărire a apelor se emite cu următoarele condiții:

1. Proiectantul este responsabil pentru calculele hidraulice privind dimensionarea secțiunii de curgere a cursului de apă în secțiunea podurilor.

2. După recepția la terminarea lucrărilor aferente proiectului, bunurile imobile reprezentând terenurile afectate de drepturile prevăzute mai sus, de natura administrării exclusive a A.N. "Apele Române", realizate conform proiectului, se dau în administrarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor - A.N. "Apele Române".

3. Înainte de începerea execuției lucrărilor se vor prezenta la SGA Maramures următoarele documente înocmite pentru perioada de execuție: Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale, Planul de apărare împotriva inundațiilor și fenomenelor meteorologice periculoase, precum și graficul de execuție a lucrărilor.

4. Începerea execuției se va anunța cu 10 zile înainte la A.B.A Someș-Tisa, iar desfășurarea acestora se va face sub directa supraveghere a personalului de specialitate din cadrul SGA Maramureș.

5. Se interzice evacuarea de ape uzate, deșeuri și alte substanțe poluante în apele de suprafață sau subterane.

6. Pe parcursul execuției lucrărilor și după, constructorul și beneficiarul au obligația de a asigura scurgerea liberă a apelor, depozitarea de materiale sau staționarea utilajelor în albie fiind interzisă. În perioada de execuție a lucrărilor se vor lua toate măsurile ce se impun pentru evitarea poluării apelor, pentru protecția factorilor de mediu, a zonelor apropiate, luându-se măsuri de prevenire și combatere a poluării accidentale, în special cu produse petroliere ca urmare a exploatării utilajelor tehnologice.

7. După finalizarea lucrărilor, beneficiarul are obligația să solicite emiterea Autorizației de Gospodărire a Apelor în conformitate cu prevederile Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare (potrivit căreia, beneficiarul are obligația să întrețină albia și malurile cursului de apă și să asigure secțiunea optimă de curgere, pe cheltuiala proprie, în limita a două lungimi ale podului în albia majoră în amonte și în limita unei lungimi a podului în albia minoră în aval).

8. Recepția finală a lucrărilor se va face în prezența delegatului SGA Maramures.

9. Pentru punerea în siguranță a lucrărilor de artă se vor lua măsuri de asigurare a stabilității albiei și malurilor în zona acestora.

10. Este interzisă degradarea albiei, malurilor și a lucrărilor existente pe parcursul execuției lucrărilor. Se vor lua toate măsurile necesare pentru apărarea obiectivelor socio-economice și terenurilor riverane împotriva inundațiilor, atât pe parcursul execuției, cât și pe parcursul exploatarei.

11. Beneficiarul va fi pregătit permanent pentru a lua măsuri și a executa lucrări de apărare la viituri a obiectivului aflat în execuție.

12. Orice avarie survenită la lucrări în timpul execuției sau exploatarei acestora, datorată fenomenelor hidro-meteorologice periculoase independente de activitatea de întreținere și exploatare a lucrării hidrotehnice, intră în sarcina beneficiarului.

13. Pe perioada execuției lucrărilor de investiții la acest obiectiv, se interzice extracția de nisipuri și pietrișuri din albiile cursurilor de apă, fără avizul și autorizația de gospodărire a apelor emise de autoritatea de gospodărire a apelor.

14. La terminarea lucrărilor se vor dezafecta și reda folosinței inițiale terenurile ocupate cu drumurile de acces și cu platformele de lucru.

15. Lucrările proiectate se vor corela funcțional sub aspect hidrotehnic cu lucrările existente sau programate în zonă. Lucrările prevăzute vor fi astfel executate încât să asigure conectivitatea longitudinală și să nu diminueze capacitatea de transport a albiei.

16. În cazul producerii unor daune de orice fel riveranilor, beneficiarul va suporta integral cheltuielile generate de remedierea acestora.

17. După executarea lucrărilor, beneficiarul prin intermediul constructorului are obligația să curețe albiile cursurilor de apă de materialele rămase, pentru a nu obtura secțiunea de scurgere.

18. Prezentul aviz nu se referă la stabilitatea și rezistența lucrărilor propuse și nici la calitatea materialelor prevăzute în cadrul lucrărilor.

Condițiile și obligațiile prevăzute prin Avizul favorabil cu condiții nr.29 din 25.04.2024 emis de către Agenția Națională a Ariilor Naturale Protejate - Serviciul Teritorial Maramureș.

- Lucrările proiectului vor fi realizate în corelare cu măsurile minime de conservare ale ariilor naturale protejate ROSCI0436 Someșul Inferior și ROSCI0302 Bozânta;
- Se vor respecta prevederile OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare;
- În cazul producerii accidentale a unui prejudiciu ce afectează obiectivele de conservare pentru ariile naturale protejate ROSCI0436 Someșul Inferior și ROSCI0302 Bozânta se va anunța în cel mai scurt timp administratorul - A.N.A.N.P în vederea stabilirii măsurilor de remediere care vor fi puse în aplicare de cel ce a produs prejudiciul, acesta având obligația de a suporta costurile măsurilor;
- respectarea prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 17/2023;
- Echipele de lucrători vor fi instruite cu privire la existența ariilor naturale protejate ROSCI0436 Someșul Inferior și ROSCI0302 Bozânta în zona de execuție a lucrărilor, cu precădere asupra măsurilor și resănsabilităților ce le revin privind protecția speciilor care pot accidental să interacționeze cu activitatea desfășurată, precum și pentru cunoașterea și respectarea prevederilor legale în domeniul protecției factorilor de mediu pentru toate lucrările executate;
- Se vor respecta prevederile OUG 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;

Respectarea condițiilor impuse prin alte avize obținute:

- Alimentare cu apă și canalizare - SC VITAL SA. - Aviz relocare/protejare rețele de apă și canalizare favorabil nr. 1351/08.09.2023;
- Alimentare cu apă și canalizare - Comuna Cicârlău -aviz nr. 4953/ 02.08.2022-Nu exista sistem de alimentare cu apa si canalizare;

- Alimentare cu apă și canalizare -Comuna Șișești aviz nr. 6576/ 27.07.2022 -Nu dispune de sisteme publice de alimentare cu apa si canalizare;
- Alimentare cu energie electrică - D.E.E.R. aviz relocare-protejare rețele electrice de joasa si medie tensiune nr. 60/697/510 din 22.12.2023 (20 kV);
- Gaze naturale - Delgaz Grid aviz tehnic nr. 214324476 / 27.07.2023;
- Telefonizare - RCS&RDS (aviz nr. 1441/ 22.08.2022) Aviz favorabil conditionat nr. 3019371808/ 23.11.2023;
- Telefonizare -Orange (aviz nr. 6840/5062/4988/ 29.07.2022)-Aviz favorabil nr.23/ITN/706/35077;
- Telefonizare - Orange Romania Communications (Telekom) - (aviz nr. Aviz condtionat nr. 172 din 18.12.2023;
- Acord de amplasare și/ sau acces la drum comunal/ străzi/ drumuri publice locale - Municipiul Baia Mare aviz nr. 33031/ 27.07.2022;
- Orașului Baia Sprie aviz nr. 6525/ 20.07.2022;
- Orașul Tauții Măgherauș aviz nr. 128/ 21.09.2022;
- Comuna Cicârlău - aviz nr. 74/ 05.08.2022;
- Comuna Recea - aviz nr. 99/ 12.08.2022 - modificare traseu, etc;
- Comuna Grosi -aviz nr. 5178/ 19.08.2022-corelare cu proiectul regional - aducțiune apa, etc;
- Comuna Dumbravita aviz nr. 4188/ 20.07.2022- punct de vedere CNAIR int. cu Drum expres, etc;
- Comuna Șișești - aviz nr. 6432/ 27.07.2022;
- S.N.T.G.N. - TRANSGAZ S.A. Mediaș - 79636/2313/24.10.2023 actualizat-Documentatie depusa in data de 22.03.2024;
- C.N. TRANSELECTRICA S.A. Cluj aviz nr. 839/ 2022 documentatie in lucru - 110 kV deus in data de 15.05.2024 (220 kV);
- A.N.I.F. - Filiala teritorială Maramureș - aviz nr. 909/24.11.2023;
- Aviz - Reginala Căi Ferate Cluj - 25/I.12/10.07.2023;
- M.A.N. - Statul Major al Apărării - București DT/13779/29.11.2023;
- A.N.R.M./ REMIN aviz nr. 11939/ 08.08.2022 - 2111/ 22.08.2022 - 3037/01.03.2023 obținere punct de vedere C.N.M.P.N. REMIN S.A;
- Aviz - Direcția Județeană pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național Maramureș 137/ Z/ 31.10.2023;
- Aviz tehnic - Inspectoratul de Stat în Construcții Nr. aviz DO_2024_190486/24.04.2024 - nu necesita aviz;
- Aviz de specialitate ANIF (prelungire) Nr.909 din 24.11.2023;
- Acordul de principiu nr. 5611 din 12.04.2024, emis de Garda Forestieră Cluj în scopul obținerii actului administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, în vederea întocmirii documentației privind scoaterea definitivă a unor suprafețe din fondul forestier;
- Notificare pentru asistență de specialitate de sănătate publică Nr.4026/207/C din 02.05.2023, emisă de către Direcția de Sănătate Publică Maramureș;
- Adresa nr.59 din 24.10.2023 întocmită de A.B.A Someș Tisa privind necesitatea elaborării SEICA. Pentru proiectul propus nu este necesară elaborarea Studiului de evaluare a impcatului asupra corpurilor de apă;
- Adresa nr.7501/ASF/27.06.2024 eliberată de A.B.A Someș -Tisa și înregistrată la APM Maramureș cu nr.6472 din 27.06.2024 prin care s-a transmis Avizul de gospodărire a apelor ,, proiect, în vederea integrării acestuia în draftul Acordului de mediu;

Alte condiții:

Titularul trebuie să respecte toate măsurile/condițiile prevăzute în documentația care a stat la baza emiterii prezentului acord de mediu și de a pune la dispoziție antreprenorului/constructorului toată documentația.

Respectarea condițiilor impuse prin avizele/acordurile altor instituții care stau la baza emiterii acordului de mediu.

Respectarea condițiilor de protecție a mediului transmise de Biroul CFM din cadrul APM Maramureș prin punctul de vedere Nr.3682 din 20.06.2024;

V. Informații cu privire la procesul de consultare a autorităților cu responsabilități în domeniul protecției mediului (participante în comisiile de analiză tehnică):

Autoritățile membre ale Comisiei de Analiză Tehnică (CAT) au fost consultate în cadrul procedurii de emitere a acordului de mediu astfel:

- memoriul de prezentare a fost postat pe site-ul APM Maramureș la data de 13.11.2023 și 24.11.2023 și transmis autorităților membre CAT;
- autoritățile cu responsabilități în domeniul protecției mediului au fost consultate și și-au exprimat punctul de vedere în cadrul ședințelor CAT din data de 21.11.2023 și 28.11.2023- etapa de încadrare;
- Emiterea deciziei Etapei de încadrare Nr.1767 din 18.12.2023 de către APM Maramureș prin care i s-au transmis titularului motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului;
- transmiterea propunerilor privind aspectele relevante care trebuie dezvoltate în raportul privind impactul asupra mediului, în funcție de natura, dimensiunea și localizarea proiectului, membrilor CAT în data de 19.12.2023;
- Transmiterea către titular a îndrumarului privind aspectele care vor fi dezvoltate în Raportul privind impactul asupra mediului în data de 03.01.2024
- transmiterea Raportului privind impactul asupra mediului, membrilor CAT în data de 15.04.2024;

Dezbaterile publice a raportului privind impactul asupra mediului s-au desfășurat:

- Sediul Primăriei Cicârlău, str. Unirii, nr. 1, loc. Cicârlău, jud. Maramureș în data de 17.06.2024 începând cu orele 12.00;
- Sediul Primăriei Tăuții Măgherauș, str. 1, nr. 194, loc. Tăuții Măgherauș, jud. Maramureș în data de 17.06.2024 începând cu orele 15.00;
- Sediul Primăriei Recea, str. Primăriei, nr. 2, loc. Recea, jud. Maramureș în data de 18.06.2024 începând cu orele 12.00;
- Sediul UAT Județul Maramureș, str. Gheorghe Șincai, nr. 46, mun. Baia Mare, jud. Maramureș în data de 18.06.2024 începând cu orele 15.00;
- Sediul Primăriei Groși, str. Mihai Viteazu, nr. 50, loc. Groși, jud. Maramureș în data de 19.06.2024 începând cu orele 12.00;
- Casa de Cultură Baia Sprie, str. Piata Libertatii, nr. 1, loc. Baia Sprie, jud. Maramureș în data de 19.06.2024 începând cu orele 15.00;
- autoritățile cu responsabilități în domeniul protecției mediului au fost consultate și și-au exprimat punctul de vedere în cadrul ședinței CAT din data de 25.06.2024 - analiza calității Raportului privind impactul asupra mediului. În cadrul ședinței s-a luat decizia de emitere a acordului de mediu;
- publicarea spre consultare a proiectului acordului de mediu - pe pagina de internet și la sediul APM Maramureș în data de 26.06.2024.

VI. INFORMAȚII CU PRIVIRE LA PROCESUL DE PARTICIPARE A PUBLICULUI ÎN PROCEDURA DERULATĂ:

1. Când și cum a fost informat publicul, pe etape ale procedurii derulate:

Publicul a fost informat cu privire la parcurgerea fiecărei etape procedurale prin anunțuri în mass-media, pe site-ul și la sediul A.P.M. Maramureș, pe site-ul titularului și la sediul autorităților publice locale, astfel:

a) depunerea solicitării de emitere a acordului de mediu:

- la sediul primăriei municipiului Baia Mare, orașului Tăuții Măgherauș, orașului Baia Sprie și comunelor Cicârlău, Recea, Șișești, Dumbrăvița și Groși în data de 20.10.2022;
- publicare anunț în ziarul Graiul Maramureșului în data de 21.10.2022;

- afișare anunțul public și memoriul de prezentare pe pagina de internet a APM Maramureș în data 13.11.2023 și 24.11.2023;
- b) etapa de încadrare:
 - afișare anunț public la sediile primăriilor: municipiului Baia Mare, orașului Tăuții Măgherauș, orașului Baia Sprie și comunelor Cicârlău, Recea, Șișești, Dumbrăvița și Groși în data de 04.12.2023;
 - la sediul titularului în data de 29.11.2023 și pe pagina de internet;
 - publicare anunț în ziarul Glasul Maramureșului în data de 30.11.2023;
 - afișare anunțul public pe pagina de internet a APM Maramureș în data 30.11.2023;
- c) etapa de definire a domeniului evaluării:
 - afișare îndrumar privind întocmirea Raportului privind impactul asupra mediului pe pagina de internet a APM Maramureș în data 03.01.2024;
- d) etapa de analiză a calității Raportului privind impactul asupra mediului:
 - afișare anunț dezbateră publică la sediile municipiului Baia Mare, orașelor Tăuții Măgherauș și Baia Sprie și a comunelor Cicârlău, Recea, Groși, Dumbrăvița, în perioada 10.05.2024-14.05.2024;
 - afișare anunț dezbateră publică la sediul titularului în data de 10.05.2024 și pe pagina de internet;
 - publicare anunț dezbateră publică în ziarul Graiul Maramureșului în data de 14.05.2024;
 - afișare anunț dezbateră publică publică, la sediul și pe pagina de internet a APM Maramureș în data de 15.05.2024;
 - Raportul privind impactul asupra mediului a fost postat pe pagina de internet a APM Maramureș în data 15.04.2024;
- e) decizia de emitere a acordului de mediu:
 - afișarea la sediul și pe site-ul A.P.M. Maramureș a Deciziei de emitere a acordului de mediu în data de 26.06.2024;
 - afișarea anunțului de emitere acord de mediu la sediul și pe site-ul A.P.M. Maramureș în data de 26.06.2024;
 - afișare pe site-ul A.P.M Maramureș a proiectului de acord de mediu în data de 26.06.2024;
 - afișare anunț decizie emitere acord de mediu la sediul titularului și pe pagina de internet în data de 25.06.2024;
 - afișare anunț decizie emitere acord de mediu la sediile primăriilor municipiului Baia Mare, orașelor Tăuții Măgherauș și Baia Sprie și a comunelor Cicârlău, Recea, Groși, Dumbrăvița și Șișești în data de 26.06.2024;
 - publicare anunț decizie emitere acord de mediu în presa locală (ziar Graiul Maramureșului în data de 26.06.2024.

2. Când și cum a participat publicul interesat la procesul decizional privind proiectul;

Publicul interesat a fost informat în toate etapele procedurii derulate prin anunțuri în ziarul local publicate de către titularul proiectului, pe site-ul acestuia și la sedile primăriilor pe raza cărora este propusă implementarea proiectului și prin anunțuri afișate la sediul și pe pagina de internet a APM Maramureș. APM Maramureș a asigurat și garantat accesul liber la informație al publicului și participarea acestuia la luarea deciziei în procedura de emitere a acordului de mediu, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Documentația de susținere a solicitării a fost accesibilă spre consultare pe toată durata derulării procedurii la sediul și pe pagina de internet a APM Maramureș și la sediul și pe pagina de internet a titularului, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Raportul privind impactul asupra mediului a fost elaborat de către evaluatorul de mediu - Conf.dr.ing.Olimpia Mintaş (certificat de atestare seria Seria RGX nr. 196/13.04.2022) și a fost postat pe site-ul APM Maramureș spre consultare.

Publicul interesat și-a putut exprima comentariile/opiniile/observațiile pe adresa de e-mail a A.P.M. Maramureș pe toată perioada derulării procedurii de reglementare a proiectului.

3. Cum au fost luate în considerare propunerile/observațiile justificate ale publicului interesat:

S-au înregistrat 3 observații din partea publicului interesat în cadrul etapei de încadrare, observații înregistrate la APM Maramureș cu nr.11865 din 05.12.2023, nr.11985 din 07.12.2023 și 12244 din 14.12.2023, precum și o solicitare de informații privind stadiul procedural al proiectului din partea unui Cabinet Parlamentar Deputat - Circumscripția electorală nr.26 Maramureș. Cele trei observații au fost transmise titularului proiectului, acestea fiind preluate în cadrul Raportului privind Impactul asupra mediului.

În cadrul dezbaterilor publice nu s-au formulat alte observații/comentarii legate de modul de elaborare a Raportului privind Impactul asupra mediului, de cadrul legislativ și organizatoric. La întrebările publicului prin care s-au solicitat clarificări, reprezentanții titularului prin echipa de experți au răspuns pe loc, persoanele care au adresat întrebările declarându-se mulțumiți de răspunsurile primite.

4. Dacă s-au solicitat completări/revizuirii ale raportului privind impactul asupra mediului/studiului de evaluare adecvată/studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă și dacă acestea au fost puse la dispoziția publicului interesat:

Nu au fost solicitate completări la Raportul privind impactul asupra mediului.

VII. CONCLUZIILE CONSULTĂRILOR TRANSFRONTALIERE

Prin natura și amplasamentul proiectului, acesta nu face obiectul Legii 22/2001 pentru ratificarea Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, cu modificările și completările ulterioare.

VIII. PLANUL DE MONITORIZARE A MEDIULUI, CU INDICAREA COMPONENTELOR DE MEDIU CARE URMEAZĂ A FI MONITORIZATE, A PERIODICITĂȚII, A PARAMETRILOR ȘI A AMPLASAMENTULUI ALES PENTRU MONITORIZAREA FIECĂRUI FACTOR:

Monitorizarea calității factorilor de mediu va fi necesară în toate etapele de realizare a proiectului, în conformitate cu prevederile legislative. Se vor respecta prevederile actelor de reglementare impuse de autoritățile competente.

Titularul proiectului își asumă responsabilitatea pentru implementarea tuturor măsurilor de reducere și a programului de monitorizare.

Titularul are obligația să întocmească rapoarte de monitorizare conform Planului de monitorizare, acestea urmând a fi puse la dispoziția autorității de control pentru protecția mediului.

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
Apă	<p>In perioada de constructie se vor respecta urmatoarele masuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ montarea de toalete ecologice mobile, cu neutralizare chimica, la punctele de lucru/fronturile de lucru si la organizarea de santier. Acestea vor fi intretinute corespunzator; ↳ vidanizarea rezervoarelor din cadrul organizării de șantier; ↳ apele pluviale colectate de pe platforma organizarii de santier vor fi colectate in santuri perimetrare si conduse după epurare prin spp-decantor în rețeaua hidrografică locală. ↳ stocarea si utilizarea substantelor toxice si periculoase (lubrifianti necesari pentru functionarea echipamentelor; vopsea si diluant pentru marcarea drumului) va fi corespunzatoare (se va realiza in locuri asigurate, ferite de acces public si in rezervoare potrivit reglementarilor specifice pentru fiecare compus); ↳ aprovizionarea cu carburant a mijloacelor de transport se va face numai la statii autorizate (furnizori); in cazul utilajelor care functioneaza la fronturile de 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ pentru colectarea apelor pluviale de pe platforma drumului si podurilor au fost prevazute, prin proiect, santuri pereate. Apele pluviale colectate de pe suprafata drumului si poduri vor fi preepurate in separatoare de hidrocarburi. ↳ mentinerea in stare de functionare a lucrarilor de colectare si drenare a apelor pluviale, prin curatarea periodica a namolului, precum si a bazinelor de decantare si separare de hidrocarburi; ↳ namolul colectat periodic din santuri (asimilabil deseurilor menajere) va fi transportat la un depozit de deseuri menajere din zona, de catre societatea care asigura intretinerea drumului; ↳ In perioada de operare a proiectului, administratorul drumului va avea ca obiectiv principal mentinerea caracterului natural al zonelor umede, intretinerea lucrarilor proiectate

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	<p>lucru, alimentarea se va realiza cu autocisterne, in locuri special amenajate (platforme), ferite de emisii de praf;</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse in santier in perfecta stare de functionare, avand facute reviziile tehnice si schimburile de lubrifianti; ↳ transportul betonului de ciment cu autobetoniere va fi strict controlat pentru a putea preveni in totalitate deversarea accidentala pe traseu si spalarea benei si evacuarea apei cu ciment in perimetrul lucrarilor de constructie sau pe drumurile publice; ↳ nu vor fi afectate zone de protectie sanitara pentru captari de ape subterane si/sau de suprafata, izvoare geotermale, deoarece acestea nu sunt amplasate in culoarul traseului; ↳ activitatile de constructie din apropierea cursurilor de apa si lucrarile necesare a se desfasura in cursurile de apa vor dura o perioada cat mai scurta de timp si se vor realiza in perioada secetoasa (cantitati scazute de precipitatii si debite mici ale apelor). Vor fi solicitate prognoze de la Administratia Bazinala Somes Tisa, astfel incat lucrarile sa nu se execute in perioadele cu precipitatii abundente si viituri. Se vor respecta conditiile indicate in Avizul de gospodarire a apelor. <p>In proiect sunt prevazute lucrari de arta: 17 viaducte și 56 podețe și 6 poduri, lucrarile la aceste obiecte se vor sista in albie in perioadele de reproducere a pestilor . Referitor la protectia cursurilor de apa, se vor respecta urmatoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ↳ la executia podurilor se va respecta inaltimea de libera trecere intre cota intrados pod si nivelul corespunzator debitului la asigurarea de calcul. Traversarea cursurilor de apa cu pod va asigura pastrarea sectiunii de curgere a raului, fara a fi generate obturari ale acestora; ↳ in timpul executiei, beneficiarul prin intermediul constructorilor va lua masuri pentru asigurarea curgerii normale a apelor; ↳ se interzice depozitarea deseurilor de constructii, a materialelor si stationarea utilajelor in albiile cursurilor de apa; ↳ dupa executarea lucrarilor constructorii au obligatia sa curete albiile cursurilor de apa de materialele ramase, pentru a nu obtura sectiunea de scurgere; ↳ atat in perioada de executie a lucrarilor cat si in perioada exploatarii, se vor lua toate masurile care se impun pentru evitarea poluarii apelor de suprafata, pentru protectia factorilor de mediu, a zonelor apropiate, luandu-se masuri de prevenire si combatere a poluarilor accidentale; ↳ este interzisa degradarea albiilor, malurilor si lucrarilor de aparare impotriva inundatiilor pe parcursul executiei si exploatarii investitiei. <p>Pe perioada executiei lucrarilor constructorii sunt obligati sa ia toate masurile pentru respectarea prevederilor Ordinului nr. 1163/2007 atat pentru mentinerea calitatii cursurilor de apa, evitarea poluarii</p>	<p>precum si a vegetatiei ripariene, mentinerea in stare buna de functionare a constructiilor pentru epurarea apelor.</p> <p>↳ In cazul in care se constata faptul ca realizarea lucrarilor va duce la ridicarea nivelului apei si prin aceasta la inundarea de obiective sociale si/sau economice, se va impune sa inlature efectele negative constatate.</p>

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAI A MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAI A MARE
	<p>de orice fel a acestora, cat si in vederea evitarii modificarilor morfologice. In acest sens este interzisa extractia de balast fara autorizatie din albiile raurilor. Alte conditii ce vor fi respectate:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ interzicerea descarcarii de deseuri de orice tip sau resturi de materiale in cursuri de apa permanente sau nepermanente; ▶ se interzice deversarea de ape uzate, reziduuri sau deseuri in apele de suprafata sau subterane; ▶ in cazul producerii de poluare accidentale, inundatii sau alte situatii specifice cursurilor de apa se vor intreprinde masuri imediate de inlaturare a factorilor generatori de poluare, lucrari de aparare la viituri a obiectivului aflat in executie si vor fi anuntate autoritatile responsabile cu protectia apelor, precum si utilizatorii de apa afectati; ▶ pe timpul executiei lucrarilor si dupa terminarea acestora, albiile se vor degaja de orice materiale care ar impiedica scurgerea normala a apelor; ▶ lucrarile din cadrul si din vecinatatea cursurilor de apa se recomanda sa se efectueze in perioada iulie - octombrie, astfel, puietul speciilor de pesti din cursul de apa va avea marimea suficienta pentru a supravetui. Este important sa se minimizeze timpul/amploarea lucrarilor in albia minora a BAITA , LAPUS și CRAICA; ▶ dupa realizarea investitiei, antreprenorul va degaja VARIANTA DE OCOLIRE BAI A MAREul de lucrarile provizorii si, dupa caz, si din celelalte zone de executie a obiectivului, care ar putea afecta functionalitatea ulterioara a lucrarilor existente; ▶ apa pompata din excavatii va fi evacuata in receptorul natural dupa o prealabila sedimentare in decantoare care au sarcina de a reduce incarcarea cu particule in suspensie si de a minimiza turbiditatea apei si erodarea albiei raurilor; ▶ lucrarile de curatare a canalelor de irigatii si/sau desecare se vor efectua vara tarziu si toamna, canalele urmand a fi protejate cu plasa fina in vederea impiedicarii migratiei amfibienilor; ▶ nu vor fi utilizate substante chimice, erbicide pentru indepartarea vegetatiei, acestea putand fi antrenate catre cursurile de apa sau in apele subterane; ▶ delimitarea fizica a suprafetei ocupate de proiect/organizarile de santier pentru a minimiza impactul; ▶ evitarea formarii baltirilor care se pot infiltra cu timpul in sol, poluand solul si subsolul. 	
Aer	<p>Avand in vedere natura lor, sursele asociate lucrarilor de constructie nu pot fi prevazute cu sisteme de captare si evacuare dirijata a poluantilor. Masurile pentru controlul emisiilor de particule sunt masuri de tip operational specifice acestui tip de surse. In ceea ce priveste emisiile generate de sursele mobile, acestea trebuie sa respecte prevederile legale in vigoare. Sursele mobile de emisie caracteristice etapelor de</p>	<p>In perioada de operare, intretinerea corespunzatoare a drumului de catre administratorul acestuia va face ca traficul sa se desfasoare fluent. Realizarea proiectului va avea, in mod cert, efecte pozitive asupra calitatii aerului de-a lungul drumurilor nationale si judetene de pe care va fi atras trafic, cat si pe strazile din zona</p>

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	<p>construcție, operare nu pot fi controlate prin instalații/sisteme pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă și instalații pentru epurarea aerului poluat. Măsurile specifice etapei de construcție vor consta în:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ procesele tehnologice mari generatoare de praf, ca de exemplu umpluturile cu pamant, vor fi reduse în perioadele de vant puternic și se vor uzezi permanent suprafețele decopertate; ➤ se vor utiliza numai utilaje grele și mijloace de transport corespunzătoare normelor EURO III - EURO V, cu motoare diesel. Utilajele și echipamentele cu motor diesel vor fi alimentate cu motorină cu conținut redus de sulf (<0.1%); ➤ utilajele de construcție vor fi foarte bine întreținute pentru a minimiza emisiile de gaze. Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de esapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni; ➤ viteza de circulație va fi restricționată, iar suprafața drumurilor va fi stropită, la intervale regulate, cu apă sau alte substanțe de fixare, cu aditivi, a prafului (în zonele urbane se recomandă introducerea de denivelari). Pavajul drumurilor are un impact pozitiv direct asupra sănătății umane și diminuării riscului de accidente: pentru reducerea prafului în zonele urbane se va utiliza în special pietrisul; ➤ autocamioanele încărcate cu materiale fine ușor antrenate de vant vor fi acoperite în mod corespunzător; ➤ în cazul organizării de santier, platformele de lucru sau de circulație, suprafețele de depozitare, zona de întreținere echipamente, vor fi betonate/pietruite; ➤ vor fi amenajate puncte speciale pentru îndepărtarea manuală sau mecanizată de pe pneurile echipamentelor și utilajelor a reziduurilor la ieșirea din santier; ➤ la sfârșitul perioadei de construcție zonele afectate de lucrările de construcție (taluzuri, organizarea de santier, fronturi de lucru) vor fi readuse la starea inițială. 	<p>localităților limitrofe. Acest fapt se va materializa în fluentizarea traficului pe aceste drumuri și, implicit, va conduce la o reducere a emisiilor de substanțe poluante degajate în atmosferă precum și a nivelului de zgomot.</p>
Zgomot și vibrații	<p>Pentru reducerea nivelului de zgomot se vor lua următoarele măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ menținerea tuturor utilajelor la parametrii cât mai apropiați de cei indicați în cărțile tehnice; ➤ reducerea la minim a timpilor de funcționare a utilajelor; ➤ dotarea cu amortizoare de zgomot a utilajelor folosite. La apariția oricărui zgomot suspect și deranjant, se vor lua măsurile necesare de oprire a utilajelor și de remediere a defecțiunilor și a surselor de zgomot. Pentru minimizarea efectului vibrațiilor cauzate de mijloacele de transport pe perioada realizării investiției se vor adopta următoarele măsuri: 	<p>Pentru reducerea nivelului de zgomot se vor lua următoarele măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ întreținerea în stare bună a panourilor fonoizolante ce se vor realiza pentru protecția unităților de locuit din Merișor ➤ păstrarea în stare bună a indicatoarelor de trafic. <p>La limita receptorilor protejați, nivelul de zgomot admis: 50 dB(A) în timpul zilei corespunzător curbei de zgomot</p>

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ se va impune o limită de viteză de 5 km/oră pentru utilajele ce vor opera în zona organizării de șantier și în zona fronturilor de lucru; ➤ transportul materialelor se va realiza doar în timpul zilei, în perioada când rezidenții localităților tranzitate sunt angrenați în activități economico-sociale. 	de 45 dB, respectiv 40 dB(A), corespunzător curbei de zgomot de 35 dB în timpul nopții, conform Ordinului 119/2014 al Ministerului Sănătății pentru aprobarea normelor de igienă și recomandări privind mediul de viață al populației.
Radiații electromagnetice	Pentru acest obiectiv de investiții nu sunt necesare amenajări și dotări pentru protecția împotriva radiațiilor	Pentru acest obiectiv de investiții nu sunt necesare amenajări și dotări pentru protecția împotriva radiațiilor
Sol și subsol	<p>In perioada de constructie sunt prevazute urmatoarele lucrari si dotari pentru protectia solului si a subsolului, pentru prevenirea eroziunii solului si asigurarii stabilitatii taluzurilor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ decaparea pamantului vegetal din zonele care vor fi ocupate permanent (drumul propriu-zis, poduri, pasaje, podete, etc.) si depozitarea acestuia in vederea reutilizarii; ➤ aprovizionarea cu carburant a mijloacelor de transport se va face numai la statii autorizate (furnizori); in cazul utilajelor care functioneaza la fronturile de lucru, alimentarea se va realiza cu autocisterne, in locuri special amenajate si ferite de emisii de praf; ➤ colectarea selectiva, stocarea si eliminarea corespunzatoare a deseurilor (pamant cu un continut ridicat de material biodegradabil si materiale granulare rezultate din excavatii; deseuri de ciment sau asfalt; deseuri menajere; uleiuri uzate; baterii uzate; deseuri metalice; materiale colectate in santuri si rigole, decantoare, separatoare de produse petroliere si bazine de retentie). Substantele toxice si periculoase vor fi depozitate corespunzator si vor fi pastrate evidente; ➤ evitarea formarii baltirilor care se pot infiltra cu timpul in sol, poluand solul si subsolul; ➤ suprafetele de teren utilizate/ocupate temporar de activitatile de constructie vor fi aduse la starea initiala; ➤ pentru reducerea emisiilor de poluanti in atmosfera, vor fi utilizate vehicule si utilaje de generatie recenta. Acestea vor fi verificate periodic pentru evitarea pierderilor de ulei sau combustibil; ➤ colectarea apelor pluviale de pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MAREul organizarii de santier se va face pe platforme impermeabilizate, sistematizate corespunzator astfel incat apele pluviale sa poata fi colectate in santuri perimetrare si epurare inainte de a fi descarcate in mediul natural. ➤ interzicerea utilizarii de substante chimice, erbicide pentru indepartarea sau fertilizarea vegetatiei. In ceea ce priveste zona organizarii de santier vor fi avute in vedere urmatoarele masuri: ➤ locatia organizarii de santier va fi imprejmuita astfel incat sa nu se ocupe suprafete suplimentare de teren; ➤ organizarea de santier nu va fi amplasata pe zonele 	<p>In perioada de operare vor rezulta concentratii de substante poluante in aer, care ajung sa se depuna pe sol, ce nu vor depasi limitele admisibile. Astfel nu se va exercita un impact negativ asupra solului, date fiind conditiile de trafic fluent, fara variatii semnificative ale vitezei.</p> <p>Astfel, se apreciaza ca nu vor exista probleme care sa impuna restrictii referitoare la cultivarea terenurilor agricole invecinate.</p> <p>Realizarea investitiei va determina scaderea traficului rutier pe drumurile din culoarul lui cat si din localitățile adiacente si va imbunatati conditiile de circulatie pe aceste drumuri. Acest fapt va conduce la scaderea emisiilor de poluanti in aer si respectiv in sol, cu impact pozitiv asupra populatiei riverane.</p> <p>Principalele masuri pentru controlul si prevenirea poluarii solului sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ colectarea apelor pluviale in scopul ameliorarii eroziunii solului; ➤ verificarea periodică si intretinerea curenta a sistemelor de colectare, epurare si evacuare a apelor meteorice. Namolurile si hidrocarburile separate din apa pluviala epurata in bazinele de sedimentare si in separatoarele prevazute la capetele santurilor vor fi colectate periodic; ➤ verificarea periodica a calitatii solului (pH, metale grele) in zona proiectului.

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	<p>unde au fost identificate situri arheologice;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ organizarea de santier nu va fi amplasata in vecinatatea ariilor naturale protejate; ➤ pentru a preveni infiltrarea substantelor poluante si pentru a se evita formarea baltirilor, platformele de lucru sau de circulatie si suprafetele de depozitare vor fi betonate/pietruite sau solul va fi stabilizat cu var; ➤ platformele de lucru si suprafetele de depozitare vor fi prevazute cu santuri si/sau rigole pereate pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale; in vederea reducerii turbiditatii apelor de suprafata si pentru a evita ca particule fine sa fie evacuate pe terenurile din vecinatate si sa influenteze morfologia terenurilor, apele pluviale colectate vor fi preepurate in bazine de sedimentare care vor fi periodic curatate, iar namolul va fi transportat la cea mai apropiata statie de epurare; ➤ toate santurile si podete vor fi curatate periodic pentru a se evita infundarea; ➤ montarea de toaleta ecologice mobile, cu neutralizare chimica, la fronturile de lucru si organizariile de santier; ➤ reziduurile din santier trebuie indepartate manual sau mecanizat de pe pneurile echipamentelor si utilajelor la iesirea din santier in puncte de curatire special amenajate. <p>La incheierea etapei de constructie sunt prevazute urmatoarele activitati de refacere:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ eliminarea deseurilor, resturilor de constructii si materiale de constructie; ➤ readucerea terenurilor ocupate temporar la starea initiala. <p>Pentru suprafetele de teren contaminate accidental cu hidrocarburi in timpul executiei lucrarilor sau in cazul in care antreprenorii identifica soluri poluate cu hidrocarburi pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE, se propune excavarea volumului de pamant si tratarea acestuia, conform procedurilor si normelor in vigoare. Suprafetele afectate de constructie vor fi reabilitate la finalizarea lucrarilor prin stabilizarea solului, asternerea de pamant vegetal, plantare vegetatie specifica zonei.</p>	
Așezări umane	<ul style="list-style-type: none"> ➤ se va impune o limitare a vitezei mijloacelor auto pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE, organizării de șantier și la fronturile de lucru; ➤ transportul materialelor se va realiza doar în timpul zilei, în perioada când rezidenții localităților tranzitate de către mijloacele de transport sunt angrenați în activități economico-sociale ➤ desfășurarea activităților pe timp de zi; ➤ eșalonarea lucrărilor, pe baza graficului de lucrări, astfel încât să fie scurtată perioada de execuție, pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative; ➤ dotarea utilajelor cu motoare ecranate acustic; ➤ verificarea periodică a stării de funcționare a 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ verificarea stării de funcționare a lucrărilor realizate; ➤ intervenția rapidă în cadrul constatării unor disfuncționalități la lucrările realizate ➤ monitorizarea panourilor de protecție antifonica cu înălțimea de 3.0m amplasate limitrof unităților de locuit din Merișor

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	utilajelor și echipamentelor de pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE;	
Ecosisteme terestre și acvatic	<p>Măsurile generale ce se vor adopta pentru reducerea potențialului impact negativ direct și indirect:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ operațiile mecanice să se facă strict pe suprafața vizată, evitându-se astfel degradarea solului de pe suprafețele învecinate; ➤ personalul muncitor va fi informat despre suprapunerea VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE cu ariile protejate și va fi instruit în ceea ce privește perturbarea intenționată a ciclului de creștere, reproducere, hibernare și migrație a speciilor existente; ➤ organizarea de șantier se va realiza pe o singură locație, situată în afara teritoriului ce se suprapune cu ariile protejate, iar lucrările vor fi realizate gradual, astfel încât impactul asupra florei și faunei să fie minim; ➤ monitorizarea factorilor de mediu în VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE obiectivului va fi efectuată de constructor / prin intermediul unor firme specializate angajate de acesta; ➤ va fi informat APM Maramureș asupra situațiilor deosebite, care s-au produs; ➤ limitarea poluării fonice și luminoase, realizarea lucrărilor de construcție exclusiv în intervalul orar 7-20; ➤ desfasurarea lucrărilor strict pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE proiectului va determina o limitare a zgomotului produs de trafic în zona; ➤ vor fi utilizate numai utilajele și vehiculele cu inspectia tehnică la zi; ➤ reducerea vitezei autovehiculelor grele în zona de lucru: viteza scăzută poate reduce nivelul de zgomot cu până la 5 d(B); ➤ conducere preventivă a autovehiculelor grele (conducerea calmă / constantă creează mai puțin zgomot decât frecvențele schimbări de accelerație și frână) ➤ corelarea lucrărilor cu perioadele ale anului când activitatea biologică a florei și faunei este redusă; <p>Etapizarea corespunzătoare a lucrărilor pentru a nu avea varfuri stresante pentru zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ colectarea, depozitarea și eliminarea corespunzătoare a tuturor categoriilor de deșuri (menajere, tehnologice); ➤ alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport să se facă numai în stații autorizate, evitându-se astfel depozitarea în șantier a eventualelor butoaie cu carburant și lubrefiant și deci alimentarea utilajelor la punctul de lucru. Dacă acest lucru se va face, se va exercita un control sever la aprovizionarea și depozitarea butoaielor cu carburanți și lubrefianți și la alimentarea utilajelor de lucru în șantier, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau pe VARIANTA DE 	Se vor respecta toate măsurile impuse în faza de construcție ce se pretează și în etapa de funcționare, perioadă în care se realizează doar lucrări de întreținere

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	<p>OCOLIRE BAIA MARE. Depozitarea se va face pe platforme betonate si acoperite. Se va dota VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE cu materiale absorbante de tip nature sorb.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ in cazul in care se vor face depozitari temporare de materiale pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE (piatra sparta, nisip, etc), se recomanda ca aceasta depozitare sa se faca pe platforme de beton sau piatra sparta. ➤ in incinta organizarii de santier trebuie sa se asigure scurgerea apelor meteorice care spala o suprafata pe care pot exista diverse substante provenite din eventualele pierderi, pentru a nu se forma balti care in timp se pot infiltra, poluand solul si stratul freatic. ➤ pentru transportul pamantului, betoanelor sau altor materiale pe drumurile publice se va prevedea un punct de curatie manuala sau mecanizata a pneurilor. ➤ se va asigura transportul echipamentelor, pe cat posibil, cu utilaje de transport de gabarit adecvat masei transportate; ➤ lucrarile de amenajare a variantei Varianta de Ocolire Baia Mare se vor executa rapid si pe cat posibil in perioade lipsite de precipitatii; ➤ evitarea aporturilor chimice biogene, organice si toxice, prin spalarea utilajelor folosite la executia lucrarilor; ➤ evitarea modificarilor de viteza de curgere si adancime a apei prin gropi sau depuneri de materiale de constructii si balast pe fundul albiei sau pe malul acesteia ➤ executarea retelelor de utilitati concomitent cu realizarea drumurilor de acces si inaintea demararii lucrarilor de construire a altor obiective ➤ interzicerea evacuarii apelor uzate neepurate in receptori naturali ➤ calitatea apelor uzate epurate evacuate din statia de epurare se va incadra in limitele impuse de NTPA 001/2005 ➤ pentru colectarea apelor pluviale vor fi prevazute santuri, rigole, la care vor fi racordate toate suprafetele; ➤ materialele de constructii se vor aduce si depozita in santier in cantitatile necesare unor perioade de lucru scurte si se vor depozita controlat, in spatii amenajate. ➤ Procesele tehnologice care produc mult praf cum este cazul decopertarilor de pamant vor fi reduse in perioadele cu vant puternic. ➤ Se vor folosi utilaje cu motoare cu emisii reduse, corespunzatoare normelor EURO V, avand ca rezultat reducerea semnificativa a emisiilor de gaze din timpul functionarii acestora. ➤ Utilajele si mijloacele de transport vor fi verificate periodic in ceea ce priveste nivelul de concentratii de emisii in gazele de esapament si vor fi puse in 	

Factor mediu	Perioada de execuție a lucrărilor de realizare a VARIANTEI DE OCOLIRE BAIA MARE	Perioada de operare pe VARIANTA DE OCOLIRE BAIA MARE
	<p>funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Este obligatorie împrejmuirea organizării de șantier cu panouri metalice compacte pentru evitarea spulberărilor ➤ Se interzice popularea apelor naturale: Băița, Lăpuș și Craica, specii de pești autohtone ➤ Se interzice perturbarea liniștii în ariile protejate prin orice fel de mijloace - strigăte, pocnitori, folosirea de echipamente audio și altele asemenea ➤ Toate consemnările rezultate, ca urmare a efectuării monitorizării, vor fi depuse, anual, până la sfârșitul primului trimestru al anului ulterior realizării monitorizării, la APM Maramureș. 	

Beneficiarul este responsabil de a aplica toate măsurile de diminuare a impactului asupra mediului prin acordul de mediu și de a suporta toate cheltuielile privind aplicarea acestora, inclusiv menținerea și refacerea mediului din zona afectată de proiect.

Rezultatele monitorizării vor fi transmise către APM Maramureș, în situațiile prevăzute în tabelul anterior, anual, pe perioada desfășurării lucrărilor din proiect sau la solicitarea APM Maramureș.

La finalizarea lucrărilor de execuție titularul este obligat:

- să notifice A.P.M. Maramureș în vederea verificării respectării tuturor condițiilor impuse prin acordul de mediu, conform prevederilor Anexei V - procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private, art. 43, alin (3) și (4) din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.

Prezentul acord de mediu este valabil pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii acordului, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acestuia, titularul proiectului are obligația de a notifica Agenția pentru Protecția Mediului Maramureș, emitentul actului de reglementare.

Nerespectarea prevederilor prezentului acord atrage suspendarea și anularea acestuia, după caz.

Prezentul acord de mediu nu exonerează de răspundere proiectantul sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploatarea acestora.

Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziția autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în întregime titularului proiectului.

Prezentul acord poate fi contestat în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Prezentul acord de mediu conține **63 (șaizeci și trei)** pagini și a fost eliberat în 3 (trei) exemplare. -1 ex. pentru solicitant, 2 ex. se arhivează la A.P.M. Maramureș.

Director Executiv,
dr. ing. Emilia TALPOȘ

Șef Serviciu
Avize, Acorduri, Autorizații,
Daniel NICULA

Întocmit,
Daniel NICULA