

REPUBLICA MOLDOVA
MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII DRUMURILOR
Administrația de Stat a Drumurilor

CADRUL DE MANAGEMENT A MEDIULUI

PROIECTUL DE REABILITARE A DRUMURILOR LOCALE

Decembrie 2014

MOLDOVA
Chișinău

ABREVIERI ȘI ACRONIME

EM	Evaluarea de mediu
ESM	Evaluare Sectorială de Mediu
CEENU	Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite
EIM	Evaluarea impactului asupra mediului
PMM	Planul de management al mediului
UE	Uniunea Europeană
GM	Guvernul Republicii Moldova
EIM	Examinarea inițială a mediului
AID	Agenția Internațională pentru Dezvoltare
MM	Ministerul Mediului
MTID	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
ONG	Organizație neguvernamentală
PO/ PB/ BP	Politici operaționale, proceduri bancare și bune practici
EES	Expertiza ecologică de stat
DEIM	Declarația privind evaluarea impactului asupra mediului
IES	Inspectoratul Ecologic de Stat
ASD	Administrația de Stat a Drumurilor
ST	Sarcina tehnică
BM	Banca Mondială
ONG	Organizație Nonguvernamentală

CUPRINSUL RAPORTULUI

1. INTRODUCERE.....	6
2. CADRUL POLITIC, LEGISLATIV ȘI NORMATIV PENTRU SECTORUL DE MEDIU ȘI AL DRUMURILOR.....	7
2.1. CADRUL NAȚIONAL DE MEDIU POLITIC ȘI NORMATIV	7
2.2. CERINȚELE NAȚIONALE PENTRU EVALUAREA IMPACTELOR ASUPRA MEDIULUI ȘI EXPERTIZA ECOLOGICĂ	11
2.3. CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI CAPACITATEA DE A LUA MĂSURI DE PROTECȚIE	17
2.4. BANCA MONDIALĂ NORME ȘI PROCEDURI EIM.....	17
2.5. EVALUAREA CORESPUNDERII CERINȚELOR EM NAȚIONALE CU REGULILE ȘI PROCEDURILE BM	20
3. IMPACTE ASUPRA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR	22
4. PROCEDURI PENTRU EXAMINAREA SUB-PROIECTELOR DIN PUNCT DE VEDERE AL MEDIULUI	24
5. CERINȚE DE MEDIU ȘI DE MĂSURI DE REDUCERE A IMPACTELOR ÎN TIMPUL DIFERITELOR ETAPE DE DEZVOLTARE A PROIECTULUI.....	28
6. PLANUL DE MONITORIZARE A MEDIULUI	31
7. ARANJAMENTELE DE IMPLEMENTARE	32
8. INTEGRAREA PMM ÎN DOCUMENTAȚIA DE PROIECT	34
9. CONSULTAȚII PUBLICE A ESM	34
ANNEXE	73

Sumar executiv

Obiectivul de dezvoltare a proiectului: Obiectivul de dezvoltare a proiectului (ODP) este de: (i) îmbunătățire a accesului la serviciile sociale de bază (educație, sănătate și acces la piețele de desfacere), (ii) creșterea siguranței rutiere, (iii) îmbunătățirea managementului de întreținere pe drumurile locale selectate, și, (iv) consolidarea capacității autorităților naționale și locale de a gestiona rețeaua de drumuri locale.

Descrierea proiectului. Acest program va pune accent mai mult pe consolidarea capacităților de gestionare a drumurilor locale, atât la nivel central cât și local. Proiectul propus va consta din două componente în valoare totală de 25 milioane USD.

Componenta 1: Reabilitarea drumurilor locale și regionale (circa 20,0 milioane de dolari). Această componentă va finanța (i) reabilitarea drumurilor locale, aproximativ 250 km, (ii) proiectul pilot de întreținere a sectoarelor de drum în raioane selectate, utilizând o abordare de tip micro-întreprindere. Această componentă va include o activitate de formare adresată raioanelor/municipiilor selectate privind gestionarea contractelor de micro-întreprindere. Această componentă va finanța proiectarea detaliată a programului de lucru a proiectului de față (proiectul detaliat de aproximativ 75-100 km din 250 km de drumuri locale selectate vor fi finalizate în etapa de evaluare a proiectului) și activitățile de supraveghere pentru toate lucrările de reabilitare și de întreținere a drumurilor. Această componentă va finanța, de asemenea, auditul tehnic independent a lucrărilor civile. Componenta va finanța dezvoltarea standardelor pentru lucrări de siguranță rutieră în apropierea școlilor și instituțiilor medicale. Obiectivul principal va fi de a oferi acces sigur la școli pentru copiii care au fost afectați de programul de optimizare a sistemului de învățământ. Aceasta include transportul la/de la școli, precum și accesul în condiții de siguranță în școli și stații de autobuz.

Componenta 2: Consolidarea capacităților și servicii de consiliere pentru noile drumuri locale selectate împreună cu Administrația de Stat a Drumurilor (ASD)(circa 5,0 milioane de dolari), cu raioanele și Agențiile de Dezvoltare Regională. Scopul acestei componente este de a consolida studiile anterioare efectuate de ASD în bază rețelelor de drumuri locale, de a integra acest lucru în baza de date și de a dezvolta un program de reabilitare/întreținere a drumurilor prioritare pentru rețeaua de drumuri locale. Componenta va finanța, de asemenea, studii inițiale și studii de impact asupra beneficiarilor proiectului. Prin colectarea de date cantitative și calitative (metode de supraveghere înainte și după finalizarea proiectului), evaluările propuse vor documenta potențialele venituri și impactul social.

Categoria proiectului. În conformitate cu politicile și procedurile de salvagardare ale Băncii, inclusiv OP/BP/GP 4.01 Evaluarea de mediu, proiectul este plasat în categoria B după criteriile de clasificare a Băncii. Deoarece în acest stadiu nu sunt identificate încă subproiectele care urmează să fie finanțate, Banca impune ca clientul să analizeze toate subproiectele propuse și se asigure că beneficiarii subproiectelor să aibă o evaluare de mediu adecvată pentru fiecare subproiect. În acest scop, clientul trebuie să pregătească Cadrul de Management al Mediului (CMM), care va specifica reguli și proceduri pentru elaborarea Evaluării Impactului asupra Mediului (EIA).

Impactul potențial asupra mediului. Proiectul nu va finanța construirea de noi drumuri sau modernizarea majoră a acestora - activitățile propuse sunt, în esență, reabilitarea și întreținerea drumurilor în cadrul amprizei existente. Astfel, impactul asupra mediului preconizat privind poluarea aerului și a apei cu deșeurile solide și periculoase, securitate a muncii etc., sunt anticipate ca minime, specifice și majoritar temporare. Impactul asupra vegetației naturale asociate cu operarea în zona carierelor și a gropilor de împrumut, precum și construirea ocularilor și drumurilor de acces la gropile de împrumut și la cariere, nu se va aplica aici - din cauza că se vor folosi gropile de împrumut/carierile existente. Așa cum se menționează în Cadrul de Management al Mediului (CMM) nu vor exista impacturi potențiale ale activităților proiectului asupra habitatelor naturale și pădurilor, precum și în zonele culturale, religioase și istorice și/sau se așteaptă ca nici una din zonele menționate nu vor fi afectate în mod direct de către reabilitarea drumurilor și/sau lucrările de întreținere. În ceea ce privește aspectele sociale, deoarece toate lucrările vor fi efectuate pe drumurile existente, nu va fi nici o pierdere temporară sau permanentă a terenurilor agricole sau terenurilor destinate pentru pășunat. În plus, activitățile proiectului nu vor declanșa strămutarea involuntară sau achiziții de terenuri.

Salvgardări PO BM. Proiectul salvgardează numai o PO a BM, specificăm OP 4.01 privind evaluarea de mediu, deoarece proiectul va sprijini o serie de activități care vor genera unele impact sociale și de mediu. Debitorul a confirmat că proiectul nu va sprijini activitățile și sub-proiecte care ar necesita strămutări sau achiziții de teren. Mai mult decât atât, așa cum se arată în ESM pregătită după OP / BP4.04 a habitatelor naturale, de asemenea, proiectul nu va sprijini activități care pot implica transformarea zonelor naturale și pădurilor sau care ar avea impact asupra acestora - toate activitățile proiectului vor fi puse în aplicare în cadrul amprizei existente. În mod similar, nu va exista nici un impact asupra resurselor culturale fizice pentru că toate activitățile propuse vor fi puse în aplicare pe drumurile locale existente și nu vor fi finanțate extinderile.

Cadrul de management a mediului (CMM). Pentru a face referire la impactul potențial al proiectului beneficiarul a pregătit o ESM care precizează normele și procedurile EIM și cerințele de mediu pentru subproiectele ce urmează să fie finanțate. Acest document cuprinde următoarele: norme și proceduri naționale și EIM a BM; procedurile screening-ului de mediu; îndrumare pentru pregătirea subproiectelor, Planuri de Management a Mediului; lista de verificare pentru subproiectele ce cuprind drumurile în reabilitare; posibile măsuri de atenuare a impactului pentru diferite tipuri de sub-proiecte; Cerințe de monitorizare și supraveghere a punerii în aplicare a PMM; de punere în aplicare a acordurilor.

Integrarea ESM în proiectarea și implementarea proiectului. ESM va fi integrat în Manualul Operațional al Proiectului și va fi folosit ca parte a tuturor contractelor care implică subproiectele selectate. PMM a subproiectelor vor fi, de asemenea, integrate în contractele pentru activitățile aprobate, atât în caietul de sarcini cât și în listele de cantități și Antreprenorii vor fi impuși să includă costurile în ofertele lor financiare și în propunerile de finanțare.

Capacități instituționale și aranjamente. Proiectul propus va fi implementat de către Administrația de Stat a Drumurilor (ASD). ASD are o vastă experiență în implementarea cu succes a proiectelor Băncii Mondiale și a altor proiecte de IFI (de exemplu, BM, BERD, BEI în implementarea proiectelor de reabilitare a drumurilor din țară în ultimii 7 ani). ASD are angajat un specialist de mediu, fiind responsabil de problemele de mediu și sociale. Până în prezent performanțele sale sociale și de mediu au fost calificate drept adecvate. Echipa BM va continua monitorizarea îndeaproape a implementării ESM, oferind dacă este necesar, asistență calificată. Implementarea ESM și a PMM în cadrul subproiectelor va rămâne sub responsabilitatea directă a ASD, inclusiv responsabilitățile pentru supravegherea și monitorizarea activităților de reabilitare a drumurilor. Respectarea ESM și PMM și monitorizarea impactului în faza de implementare a proiectului va fi realizată de către specialistul de mediu al ASD, ca parte a atribuțiilor sale contractuale de supraveghere.

Prezentare și consultare a ESM. ASD a prezentat rezumatul ESM a proiectului la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și la Ministerul Mediului precum și la alte agenții relevante pentru revizuire și comentarii. Documentul integral în limba engleză, rezumatul și principalele materiale în română au fost postate pe site-ul ASD pentru accesul publicului larg. Pe data 18 decembrie, 2014, ASD a organizat consultări publice privind proiectul dat și ESM. După consultațiile publice, documentația de proiect a fost revizuită în conformitate cu observațiile și propunerile părților consultate. ESM finală va fi postată pe site-ul ASD și prezentată pentru Banca Mondială în Infoshop pe 2015.

1. Introducere

Obiectivul de dezvoltare a proiectului: Obiectivul de dezvoltare a proiectului (ODP) este de: (i) îmbunătățirea a accesului la serviciile sociale de bază (educație, sănătate și acces la piețele de desfacere), (ii) creșterea siguranței rutiere, (iii) îmbunătățirea managementului de întreținere pe drumurile locale selectate, și, (iv) consolidarea capacității autorităților naționale și locale de a gestiona rețeaua de drumuri locale.

Descrierea proiectului. Acest program care vizează drumurile locale va pune accent mai mult pe consolidarea capacităților de gestionare a drumurilor locale, atât la nivel central cât și local. Proiectul propus va consta din două componente în valoare totală de 25 milioane USD.

Componenta 1: Reabilitarea drumurilor locale și regionale (circa 20,0 milioane de dolari). Această componentă va finanța (i) reabilitarea drumurilor locale, aproximativ 250 km, (ii) proiectul pilot de întreținere a sectoarelor de drum în raioane selectate, utilizând o abordare de tip micro-întreprindere. Această componentă va include o activitate de formare adresată raioanelor/municipiilor selectate privind gestionarea contractelor de micro-întreprindere. Această componentă va finanța proiectarea detaliată a programului de lucru a proiectului de față (proiectul detaliat de aproximativ 75-100 km din 250 km de drumuri locale selectate vor fi finalizate în etapa de evaluare a proiectului) și activitățile de supraveghere pentru toate lucrările de reabilitare și de întreținere a drumurilor. Această componentă va finanța, de asemenea, auditul tehnic independent a lucrărilor civile. Componenta va finanța dezvoltarea standardelor pentru lucrări de siguranță rutieră în apropierea școlilor și instituțiilor medicale. Obiectivul principal va fi de a oferi acces sigur la școli pentru copiii care au fost afectați de programul de optimizare a sistemului de învățământ. Aceasta include transportul la/de la școli, precum și accesul în condiții de siguranță în școli și stații de autobuz.

Componenta 2: Consolidarea capacităților și servicii de consiliere pentru noile drumuri locale selectate împreună cu Administrația de Stat a Drumurilor (circa 5,0 milioane de dolari), cu raioanele și Agențiile de Dezvoltare Regională. Scopul acestei componente este de a consolida studiile anterioare efectuate de ASD în bază rețelelor de drumuri locale, de a integra acest lucru în baza de date și de a dezvolta un program de reabilitare/întreținere a drumurilor prioritare pentru rețeaua de drumuri locale. Componenta va finanța, de asemenea, studii inițiale și studii de impact asupra beneficiarilor proiectului. Prin colectarea de date cantitative și calitative (metode de supraveghere înainte și după finalizarea proiectului), evaluările propuse vor documenta potențialele venituri și impactul social.

Impactul potențial asupra mediului. Proiectul nu va finanța construirea de noi drumuri sau modernizarea majoră a acestora - activitățile propuse sunt, în esență, reabilitarea și întreținerea drumurilor în cadrul amprizei existente. Astfel, impactul asupra mediului preconizat privind poluarea aerului și a apei cu deșeuri solide și periculoase, securitate a muncii etc., sunt anticipate ca minime, specifice și majoritar temporare. Impactul asupra vegetației naturale asociate cu operarea în zona carierelor și a gropilor de împrumut, precum și construirea ocolirilor și drumurilor de acces la gropile de împrumut și la cariere, nu se va aplica aici – din cauza că se vor folosi gropile de împrumut/carierele existente. Așa cum se menționează în Cadrul de Management a Mediului (CMM) nu vor exista impacturi potențiale ale activităților proiectului asupra habitatelor naturale și pădurilor, precum și în zonele culturale, religioase și istorice și/sau se așteaptă ca nici una din zonele menționate nu vor fi afectate în mod direct de către reabilitarea drumurilor și/sau lucrările de întreținere. În ceea ce privește aspectele sociale, deoarece toate lucrările vor fi efectuate pe drumurile existente, nu va fi nici o pierdere temporară sau permanentă a terenurilor agricole sau terenurilor destinate pentru pășunat. În plus, activitățile proiectului nu vor declanșa strămutarea involuntară sau achiziții de terenuri.

Categoria proiectului. În conformitate cu politicile și procedurile de salvagardare ale Băncii, inclusiv OP/BP/GP 4.01 Evaluarea de mediu, proiectul este plasat în categoria B după criteriile de clasificare a Băncii. Deoarece în acest stadiu nu sunt identificate încă subproiectele care urmează să fie finanțate, Banca impune ca clientul să analizeze toate subproiectele propuse și se asigure că beneficiarii subproiectelor să aibă o evaluare de mediu adecvată pentru fiecare subproiect. În acest scop, clientul trebuie să pregătească o Cadrul de Management a Mediului (CMM), care va specifica reguli și proceduri pentru elaborarea Evaluarea Impactului asupra Mediului (EIA).

Scopurile și obiectivele CMM. Scopul principal al CMM fost de a determina și estima impactele potențiale de mediu și sociale ale activităților care urmează a fi întreprinse în cadrul proiectului, precum și să specifice normele și procedurile pentru EIM, definirea atenuarea, monitorizarea impactului precum și măsurile instituționale necesare a fi întreprinse în timpul desfășurării proiectului.

Structura Cadrului de Management a Mediului (CMM). Pentru a face referire la impactul potențial al proiectului beneficiarul a pregătit o CMM care precizează normele și procedurile EIM și cerințele de mediu pentru subproiectele ce urmează să fie finanțate. Acest document cuprinde următoarele: norme și proceduri naționale și EIM a BM; procedurile screening-ului de mediu; îndrumare pentru pregătirea subproiectelor, Planuri de Management a Mediului; lista de verificare pentru subproiectele ce cuprind drumurile în reabilitare; posibile măsuri de atenuare a impactului pentru diferite tipuri de sub-proiecte; Cerințe de monitorizare și supraveghere a punerii în aplicare a PMM; de punere în aplicare a acordurilor. Cadrul de Management al Mediului se bazează pe Evaluarea Sectorială de Mediu (ESM), care reprezintă documentul-cadru a EIM, care a fost pregătit anterior pentru proiectul de reabilitare a drumurilor de către BM în Moldova. ESM a fost actualizată în consecință, ținând seama de particularitățile proiectului actual și ultimele evoluții ale politicii EIM a țării, a cadrului legal și instituțional.

2. Cadrul politic, legislativ și normativ pentru sectorul de mediu și al drumurilor

2.1. Cadrul național de mediu politic și normativ

În ultimii 20 ani în Republica Moldova a fost complet revizuită partea legislației de mediu. În prezent există mai mult de 30 legi privind protecția mediului care reglementează practic cele mai importante arii din domeniul de protecție a mediului. Cele mai importante reglementări sunt prezentate mai jos.

Legea cu privire la protecția mediului înconjurător, 1993, modificată în 1997. Este o lege de bază care stabilește cadrul general pentru protecția mediului înconjurător în Moldova și prevede alternative pentru dezvoltarea durabilă. De asemenea, stabilește o bază legislativă pentru elaborarea actelor normative și regulamentelor aplicabile diferitor medii ecologice pentru a ocroti în special solul, zăcămintele, apele și aerul de poluare chimică, fizică și de alt tip, precum și de alte impacte. Legea fixează principiile de bază ale protecției mediului înconjurător, inclusiv prioritatea obiectivelor ecologice, conformitatea ecologică obligatorie, responsabilitatea ecologică, interzicerea implementării oricăror programe și proiecte fără o concluzie pozitivă a expertizei ecologice de stat și acordul populației din zona impactelor, plăți pentru utilizarea resurselor naturale și taxe pentru nerespectarea cerințelor de protecție a mediului. În conformitate cu această lege, proiectele referitoare la construcția, reconstrucția și modernizarea clădirilor publice sunt supuse procedurilor de expertiză ecologică. De asemenea, legea prevede că, indiferent de tipul proprietății, agenții economici sunt obligați să obțină un permis de la expertiza ecologică pentru utilizarea resurselor naturale și să-l prelungească într-un termen stabilit; să ia măsuri pentru prevenirea alunecărilor de teren, eroziunii și compactării solului, să introducă tehnologii ce elimină puține deșeuri și utilizează econom resursele.

Codul apelor, 1993, revizuit și modificat în anul 2003. Codul conține prevederi pentru a asigura utilizarea durabilă a apelor, proteja resursele acvatice de poluare, contaminare și secare, precum și pentru a preveni impactele negative ale apelor poluate asupra sănătății umane. Se stabilește că numirea, planificarea, construcția și lansarea în exploatare a oricăror construcții noi sau reconstruite și altor obiecte este permisă doar după îndeplinirea expertizei sanitaro-epidemiologice de stat și numai atunci când astfel de construcții dispun de dispozitive de purificare și prevenire a poluării apelor.

Codul funciar, 1991, revizuit în 1993, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000. Este una din legile de bază și reglementează relațiile funciare în Republica Moldova. Codul prevede că protecția solului este prioritară celorlalte tipuri de activități de utilizare a terenului. Conform prevederilor legii, statul susține financiar și administrativ elaborarea diferitor tipuri de gestiune și utilizare eficientă a terenurilor, inclusiv cele ce tind spre reducerea poluării solului prin deșeuri, precum și cercetările referitoare la relația între protecția mediului și a solului. Legea solicită coordonarea permanentă cu o autoritate ecologică de stat referitor la orice planuri de dezvoltare a terenului și construcțiilor, instruirea tuturor utilizatorilor și proprietarilor de pământ industrial, comunal și de alt tip pentru a preveni orice impacte negative asupra terenurilor arabile.

Codul definește diferite tipuri de terenuri, în funcție de scopul utilizării lor, numește regimuri corespunzătoare de protecție și prevede, elaborarea și implementarea măsurilor de protecție a terenului în timpul planificării, proiectării, construcției și exploatării diferitor clădiri și tehnologii. Codul interzice punerea în exploatare a oricăror clădiri sau tehnologii care nu protejează terenul (solul) și de asemenea prevede că, pentru a proteja calitatea solului, mediul și sănătatea oamenilor, concentrațiile maxime permise a substanțelor chimice, biologice sau altor substanțe active în sol vor fi definite și aprobate de legi separate. Legea prevede că în timpul proiectării, determinării amplasamentului, construcției și punerii în exploatare a obiectelor noi și celor reconstruite, precum și în timpul instalării tehnologiilor noi ce afectează starea solului, trebuie luate în considerație și întreprinse acțiuni de protecție a terenului. Este interzisă punerea în exploatare a obiectelor și utilizarea tehnologiilor ce nu asigură protejarea terenului de degradare și deteriorare.

Codul silvic, 1996. Codul este unul din actele legislative de bază ce se axează pe crearea unei baze legislative pentru diferite aspecte ale gestiunii pădurilor și a inclus: prevederi privind gestiunea fondurilor forestiere și cinegetice, utilizarea pământului pădurilor, drepturile și obligațiile pădurarilor și utilizatorilor pădurilor, producția forestieră, impozitele, taxele, finanțarea și stimulul economic, împădurirea, protecția fondului forestier, registrul de stat, cadastrul, monitorizarea, etc. Legea prevede că proiectarea, determinarea amplasamentului, construcția și punerea în exploatare a obiectelor noi și celor reconstruite ce pot afecta negativ starea și reabilitarea pădurilor, activitățile ce au ca scop protejarea pădurilor ar trebui analizate și implementate obligatoriu în coordonare cu agențiile centrale de protecție a pădurilor și a mediului. Astfel de proiecte sunt implementate doar în baza cerințelor prevăzute în Legea privind expertiza ecologică și evaluarea impactului asupra mediului înconjurător.

Legea privind protecția aerului atmosferic, 1997. Principalele obiective ale legii sunt menținerea aerului curat, îmbunătățirea calității aerului, prevenirea și atenuarea impactelor dăunătoare fizice, chimice, biologice și radiologice asupra calității aerului și, prin urmare, protecția sănătății umane și a mediului. Legea stabilește competența diferitor ministere și departamente în domeniul protecției aerului atmosferic; participarea persoanelor juridice și fizice la acțiuni de prevenire a poluării aerului atmosferic; normative (standarde) privind calitatea aerului; reglementarea măsurilor ce trebuie întreprinse cu scopul de a proteja aerul atmosferic de poluare, etc.

Legea cu privire la regimul produselor și substanțelor nocive, 1997, modificată în anul 2002. Legea stabilește rolul și responsabilitățile Guvernului, Ministerului Sănătății, Ministerului Agriculturii, Ministerului Ecologiei și Resurselor Naturale, Departamentului Situațiilor Excepționale și altor ministere și autorități publice locale și descrie regimul produselor și substanțelor nocive (licențierea, producerea, depozitarea, transportarea, utilizarea, înregistrarea, neutralizarea, importul și exportul).

Legea privind deșeurile de producție și menajere, 1997. Legea stabilește principiile de bază în domeniul gestiunii deșeurilor. Conform Legii privind protecția mediului, această lege reglementează gestiunea deșeurilor generate în timpul procesului de producție și consum, și are ca scop reducerea și prevenirea poluării mediului.

Legea privind calitatea în construcții, 1996. Legea determină aspectele juridice, tehnice, economice și instituționale aferente activităților de construcție, efectuate de persoane fizice și juridice, obligațiile și drepturile lor în raport cu calitatea în construcții. Legea prevede că construcția, modernizarea, consolidarea, repararea/renovarea sunt realizate doar conform documentației de proiect, elaborate de persoanele fizice și juridice autorizate pentru acest tip de lucrări și verificate de specialiști autorizați în acest domeniu; proiectarea și construcția clădirilor și producția folosită ca material de construcții este oferită de persoane fizice și juridice licențiate pentru activitatea în acest domeniu; acceptarea formală a construcțiilor este realizată de investitor în prezența proiectantului și executorului lucrării și/sau reprezentanților numiți de specialiștii menționați mai sus în conformitate cu legea. Sunt considerate intervenții în construcție acțiunile de reabilitare, consolidare, reconstrucție, lărgire, demolare parțială, ce sunt efectuate doar în baza unui proiect special care a fost elaborat în ordinea stabilită și coordonat cu proiectantul inițial al proiectului, sau conform concluziei unei expertize tehnice executată de către un expert autorizat.

Legea drumurilor, 1995. Legea prevede că proiectarea drumurilor și lucrările referitoare la drumuri

trebuie executate conform normelor și regulilor tehnice elaborate și aprobate în ordinea stabilită și că în timpul proiectării drumurilor trebuie luați în considerație indicatorii lor funcționali; categoria tehnică; factorii economici, sociali și de apărare ai țării; condițiile utilizării raționale a pământului și protecția mediului, aspecte de planificare a localităților și dezvoltarea teritoriului. Legea prevede de asemenea faptul că înstrăinarea teritoriului pentru construirea drumurilor, precum și ordinea de compensare a prejudiciilor cauzate proprietarilor de parcele trebuie efectuată conform legii.

Legea cu privire la transporturi, 1997. Legea prevede că întreprinderile și mijloacele de transport trebuie să asigure o utilizare rațională a terenului, să prevină înmlăștinirea, reducerea calității terenului și contaminării solului, să prevină eroziunea și alunecările de teren și să respecte legislația de mediu. Ea obligă întreprinderile de transport să protejeze mediul de impacte negative ale activităților de transport, să asigure respectarea legislației de mediu, standardelor și normativelor de muncă, precum și să certifice activitățile și mijloacele de transport conform standardelor internaționale aplicabile. Legea interzice parcare, în apropierea zonelor rezidențiale și teritoriilor naturale protejate, a mijloacelor de transport ce transportă substanțe explozive, inflamabile, radioactive, nocive și toxice. Distanța minimă potrivită va fi aprobată de legislație și normative speciale.

Codul transporturilor auto, 1998. Obiectivul codului este reglementarea activităților în domeniul transporturilor auto și determinarea drepturilor, obligațiilor și responsabilităților entităților (agenților) de transport, furnizarea serviciilor de transport auto, precum și a persoanelor fizice și juridice care au folosit aceste servicii.

Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea și introducerea regulilor și standardelor de stat sanitaro-epidemiologice pentru întreprinderile producătoare de amestecuri de beton și de ciment, 2006. Regulile au scopul de a îmbunătăți controlul sanitaro-epidemiologic asupra acestei activități. Sunt stabilite cerințele față de întreprinderile ce produc beton asfaltic și beton de ciment și sunt obligatorii pentru toți agenții economici, indiferent de subordonarea administrativă, forma de proprietate și modul de gestiune și se referă la etapele de proiectare, construcție, reconstrucție și exploatare.

Hotărârea Guvernului privind creșterea securității de exploatare a clădirilor și construcțiilor, instalațiilor și conductelor ce sunt surse a unui risc sporit, 1996. Referitor la domeniul în cauză pot fi menționate următoarele puncte: supravegherea continuă a stării tehnice a obiectelor economice, care sunt surse ale unui risc sporit, trebuie asigurată pe tot parcursul operării/exploatării lor; administrația centrală și autoritățile publice locale, care supraveghează obiectele economice, exercită control asupra stării lor tehnice pe parcursul operării/exploatării lor; lucrările de expertiză, proiectare și reparare a obiectelor de risc sporit sunt finanțate din contul fondurilor obiectelor economice. Sunt definite întreprinderile din categoria de risc și includ – entitățile care pot prezenta risc de poluare chimică accidentală, entități ce posedă substanțe explozive sau inflamabile, depozite de petrol, substanțe combustibile lichide și solide, etc.

Hotărârea Guvernului cu privire la verificarea proiectelor și executarea lucrărilor de construcție, expertiza tehnică a proiectelor și construcțiilor, 1996. În timpul verificării proiectelor, este obligatoriu de a asigura nivelul minim al calității prevăzut în cerințele documentelor normative în vigoare. În contract, investitorul poate stabili un nivel de calitate mai înalt decât cel stabilit în documentele normative. Proiectele tuturor construcțiilor capitale și temporare vor fi supuse verificării în funcție de importanța lor; proiectele de modernizare, schimbare, reconstrucție, consolidare, reparație și inginerie sunt la fel supuse verificării. Lucrările de reparație a construcțiilor ce nu sunt de bază, sau a construcțiilor decorative de orice grad de importanță (drumuri, cărări etc.) nu sunt supuse verificării în caz dacă nu deteriorează starea construcției și nu afectează rezistența.

Hotărârea Guvernului cu privire la supravegherea sanitaro-epidemiologică de stat în Republica Moldova, 1995, prevede supravegherea sanitaro-epidemiologică asupra executării activităților și respectării normativelor și regulilor sanitar-igienice.

Regulile sanitare cu privire la prevenirea poluării aerului atmosferic în localități, 1998, interzic plasarea, construirea și punerea în exploatare a obiectelor ce sunt surse de poluare a aerului în regiunile unde nivelul poluării aerului atmosferic deja depășește valorile admisibile.

Standardul de stat GOST 17.2.3.01-86. Protecția naturii. Atmosfera. Regulamentul cu privire la controlul calității aerului în localități prevede reguli pentru monitorizarea calității aerului. Numărul punctelor de monitorizare este stabilit în funcție de numărul populației, amplasarea localității, precum și rețeaua de drumuri cu circulația intensivă a mijloacelor de transport și amplasarea lor pe teritoriul orașului. De asemenea, standardul include programul și condițiile de supraveghere, regula de eșantionare și caracterizarea poluării aerului.

Normele temporare de construcții 9-79. Ghid pentru măsurile de protecție ale mediului și a proprietății funciare pentru reconstrucția drumurilor auto în Moldova, 1979. Ghidul include: (i) prevederi generale, (ii) metode de reconstrucție a drumurilor în structură plană și longitudinală; (iii) reconstrucția rețelei de drumuri în localități; (iv) metode de aprobare hidro-meteorologică și drenare a apelor de pe drumuri, (v) acțiuni de prevenire a apariției zgomotului cauzat de circulația mijloacelor de transport, (vi) menținerea stabilității pantelor și zonelor supuse alunecărilor de teren, (vii) cerințele pentru raportul de fezabilitate cu privire la reconstrucția drumurilor, (viii) metoda de estimare a daunelor asupra mediului înconjurător, (ix) particularitatea aprobării elementelor drumurilor în timpul reconstrucției, (x) metode de evaluare a impactelor cauzate de zgomot; (xi) calcularea componentelor periculoși ai gazelor în aer; și (xii) o estimare a siguranței transportului în orașe.

Regulile de construcție D.02.01-96. Drumuri și poduri: Cerințele pentru protecția mediului înconjurător în timpul proiectării, construcției, reabilitării, reparației și întreținerii drumurilor și podurilor, 1996. Documentul a fost elaborat de MTID. Este destinat pentru utilizare în timpul proiectării, construcției, reparației și întreținerii drumurilor. Unele cerințe se recomandă, altele sunt obligatorii. Documentul include: (i) prevederi generale, (ii) protecția resurselor funciare, (iii) coordonarea poziției drumurilor cu landsaftul, (iv) protecția împotriva zgomotului rutier, (v) protecția împotriva poluării, (vi) protecția condițiilor geologice, (vii) păstrarea faunei și florei, (viii) factorii hidro-meteorologici, (ix) lichidarea consecințelor poluării accidentale.

Normele temporare de construcții 18-74. Instrucțiuni cu privire la proiectarea arhitecturală și peisagistică a drumurilor, 1975. Proiectarea arhitecturală și peisagistică a drumurilor auto reprezintă un complex de cerințe și recomandări, care trebuie luate în considerație la toate etapele de proiectare, construcție, întreținere și reparație a drumurilor auto. Trebuie luați în considerare patru indicatori principali: (i) determinarea poziției, care oferă o suprafață netedă și claritate pentru șoferi pentru asigurarea comodității și siguranței traficului; (ii) orientarea vizuală, care oferă puncte de reper vizuale pentru a permite șoferilor să observe de la mare distanță schimbarea traiectoriei și condițiilor drumului; (iii) incorporarea drumurilor într-un landsaft, pentru a facilita deplasarea, descoperind frumusețea landsaftului local; (iv) îmbunătățirea landsaftului prin amenajare, instalarea echipamentului rutier.

Normele și regulile de construcție 2.05.02-85. Drumurile auto. Documentul se aplică pentru proiectarea drumurilor auto noi și reconstrucția drumurilor auto existente. Documentul include: (i) cerințe generale, (ii) organizarea siguranței traficului, (iii) protecția mediului înconjurător, (iv) normele tehnice de bază și parametri de transportare și exploatare, (v) intersecții și joncțiuni, (vi) strat de pietriș; (vii) învelișul drumurilor, (viii) poduri pentru țevi și tuneluri, (ix) aranjarea construcțiilor de protecție a drumurilor, (x) construcția drumurilor și servicii de transport auto.

Secțiunea de protecție a mediului prevede analiza, în timpul proiectării, a gradul de influență a drumurilor asupra mediului înconjurător atât în procesul de construcție, cât și de exploatare și, de asemenea, construirea drumurilor pe un landsaft, preferându-se deciziile care vor genera impacte minime asupra mediului. Pe drumurile, aflate în cadrul zonelor de protecție a apelor, este necesar să se asigure scurgerea organizată a apelor de pe suprafața drumurilor, ele fiind ulterior curățate și evacuate în anumite locuri pentru a exclude poluarea surselor de aprovizionare cu apă. Pentru locurile cu sisteme ecologice instabile și deosebit de sensibile (spații inundate, pante supuse alunecărilor de teren, etc.) este necesar să se ia măsuri pentru menținerea unui echilibru ecologic minim și prevenirea dezechilibrelor. În cazul existenței multitudinilor de drumuri migratoare ale animalelor, este necesar să se elaboreze măsuri speciale pentru deplasarea liberă și în siguranță a animalelor. În cazul unui exces de zgomot rutier pe teritoriile adiacente construite, este necesar să se prevadă acțiuni speciale de atenuare a zgomotului (rampe, bariere și plantarea unor arbori speciali).

Normele și regulile de construcție 3.06.03-85. Drumurile auto. Documentul se aplică în timpul lucrărilor fizice de construcție a drumurilor noi și reconstrucție a drumurilor auto existente. Descrie cerințele pentru toți parametrii tehnici pentru învelișul drumurilor. Aspectele principale sunt următoarele: (i) organizarea lucrărilor de construcție a drumurilor, (ii) activitățile de curățire, (iii) aplicarea stratului de pietriș, (iv) aplicarea straturilor suplimentare fundamentale și intermediare, (v) aplicarea straturilor de beton asfaltic și a bazei, (vi) crearea condițiilor rutiere, (viii) asigurarea calității și acceptarea lucrărilor executate. Documentul este însoțit de un set de materiale inclus în trei manuale:

1. Manualul cu privire la realizarea prelucrărilor superficiale ale drumurilor;
2. Manualul cu privire la aplicarea straturilor de beton asfaltic și de bază pentru drumuri;
3. Manualul cu privire la construirea straturilor și bazelor pentru drumuri din soluri, consolidate cu materiale liante.

2.2. Cerințele naționale pentru evaluarea impactelor asupra mediului și expertiza ecologică

Republica Moldova are propriul cadru juridic și instituțional relativ bine dezvoltat cu privire la evaluarea mediului. Prevederile majore sunt incluse în **Legea privind protecția mediului, 1993, modificată în anul 1997**. Această lege cadru introduce conceptul de expertiză ecologică de stat (EES), care caută să examineze corespunderea activităților și proiectelor propuse cu cerințele legislației și standardelor de mediu și siguranța ecologică. Legea prevede caracterul obligatoriu inter-sectorial al EES, care trebuie să fie justificată din punct de vedere științific, comprehensiv și obiectiv și care trebuie să ducă la formarea concluziilor în conformitate cu legea. EES precede procesul de luare a deciziei privind activitățile ce pot avea un impact negativ asupra mediului înconjurător și este obligatorie pentru toate activitățile economice care pot avea un impact negativ asupra mediului indiferent de destinația lor, proprietate, investiții, amplasare, sursa de finanțare etc. Finanțarea programelor și proiectelor este permisă numai după ce a fost emisă decizia pozitivă a EES. Conform legii, efectuarea expertizei ecologice pentru obiectele simple poate dura până la 45 de zile, pentru cele complicate – 3 luni.

În anul 1996, Parlamentul a aprobat **legea cu privire la Expertiza ecologică și evaluarea impactului asupra mediului înconjurător**. Această lege cuprinde toate aspectele de efectuare a EM pentru toate proiectele de dezvoltare planificate, care sunt sub-divizate în cele care trebuie să fie supuse expertizei ecologice de stat (EES) și cele care trebuie să fie supuse evaluării impactelor asupra mediului (EIM). Legea a stabilit procedura specifică pentru activitățile planificate care poate avea impacte semnificative asupra mediului.

Conform legii, toate proiectele se împart în trei categorii principale:

- Prima categorie – proiectele necesită o EIM deplină înainte de proiectare și pot fi elaborate mai departe (proiectare detaliată) doar cu aprobarea pozitivă a constatărilor EIM de către EES;
- A doua categorie – proiectele necesită aprobarea ecologică a activităților de proiect și un capitol special cu privire la mediu trebuie să fie inclus în documentele de proiectare și, respectiv, aprobarea pozitivă de la EES înainte de construcție, și
- A treia categorie – celelalte proiecte nu necesită să fie trecute prin toate procedurile oficiale de EIM și EES.

Proiectele care necesită o EIM deplină înainte de proiectare și procedurile relevante

O anexă la **Legea cu privire la expertiza ecologică și evaluarea impactului asupra mediului înconjurător, 1996** conține regulamentul pentru realizarea studiilor EIM depline. Procedurile EIM se aplică doar pentru proiectele complexe și potențial periculoase (pentru mediul înconjurător), care pot avea impacte semnificative. Există treizeci și două tipuri de proiecte care necesită EIM. Printre altele, acestea includ:

- construcția magistrelor și drumurilor de viteză (însă nu a fost stabilit nici un criteriu specific, cum ar fi lungimea și tipul drumurilor, intensitatea traficului etc.), și
- construirea uzinelor de producere a betonului asfaltic (însă nu a fost stabilit nici un criteriu specific, cum ar fi capacitatea uzinei etc.)

Ministerul Ecologiei și Resurselor Naturale (MERN) poate solicita o EIM pentru proiecte de alte tipuri și magnitudini, după examinarea individuală a fiecărui proiect, însă criteriile și procedurile pentru această decizie nu sunt prevăzute expres în lege.

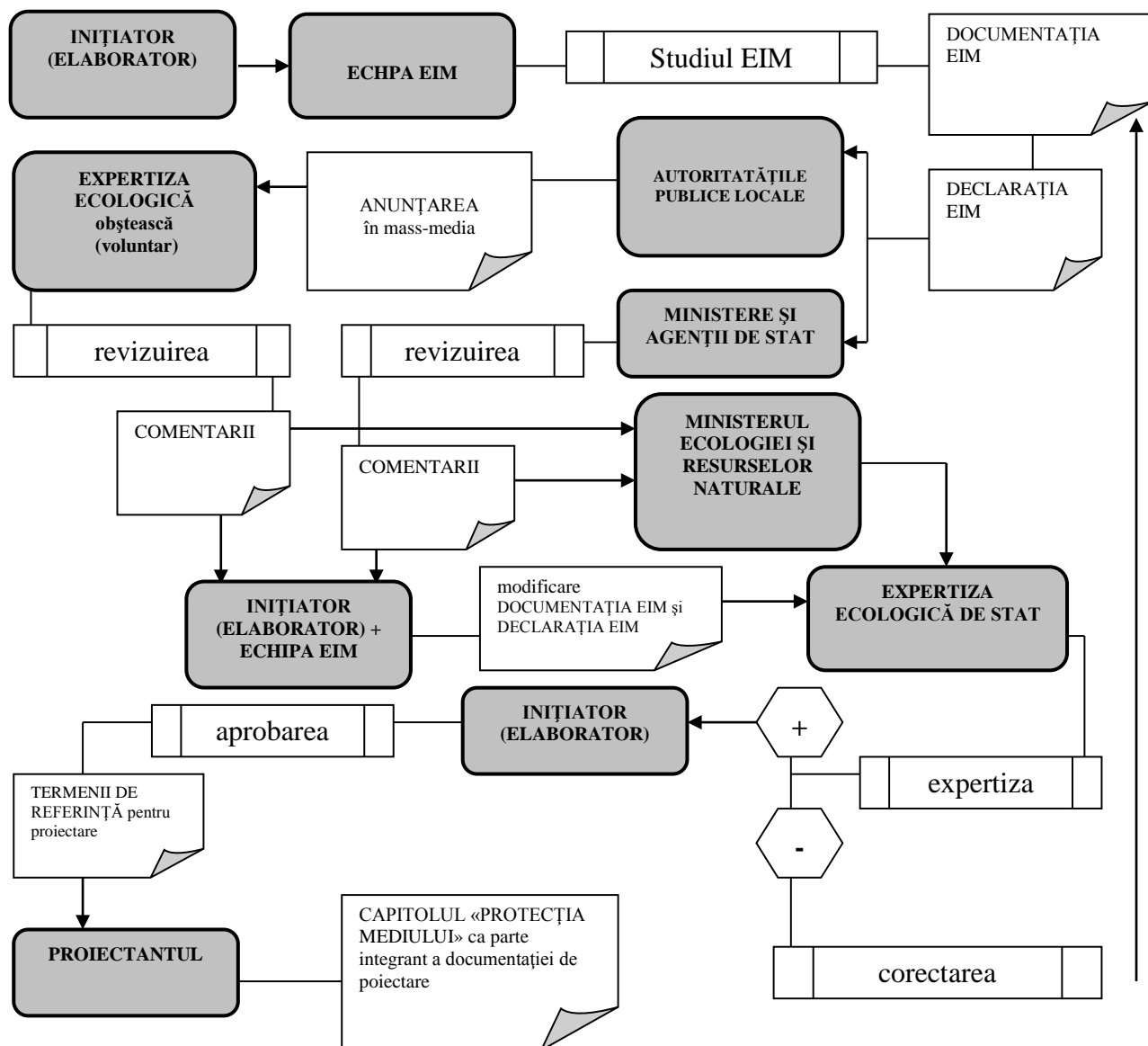
EIM poate fi efectuată la o etapă mai timpurie a proiectului, înainte de etapa de proiectare. EIM trebuie efectuată de către experții naționali certificați (instituții de proiectare), respectând metodologia definită, structura raportului și cerințele față de documentația necesară.

Cerințele de bază pentru studiul EIM și documentația sunt prevăzute în Regulamentul cu privire la EIM, precum și cerințele față de raportul EIM (așa-numita Declarație privind evaluarea impactului asupra mediului). Prima cerință este includerea alternativelor pentru proiect și măsurilor de atenuare a impactelor. După cum s-a menționat mai sus, trebuie efectuată o analiză comparativă a tuturor alternativelor proiectului sau a tuturor componentelor proiectului pentru a selecta cea mai bună opțiune. De asemenea, regulamentul solicită analiza „opțiunii zero” sau a „opțiunii de a nu întreprinde nimic”. De asemenea, trebuie incluse măsurile care vor înlătura sau atenua impactul negativ al proiectului, precum și cele care vor crește impactul său pozitiv. De fapt, legislația națională cere adoptarea măsurilor pentru atenuarea impactelor asupra mediului înconjurător și utilizarea rațională a resurselor naturale.

Declarația privind evaluarea impactului asupra mediului (DEIM) trebuie supusă revizuirilor publice și ministeriale. DEIM corectată și altă documentație a EIM (rapoarte suplimentare, rezultatele investigațiilor specifice, tabele, hărți, modele etc.) trebuie prezentate către MERN pentru revizuire ca parte a procesului EES (efectuată de Direcția Prevenirea Poluării Mediului). Obiectivul principal al EES este de a verifica dacă sunt respectate toate standardele / principiile ecologice și dacă au fost abordate toate măsurile de protecție a mediului. Decizia pozitivă a EES cu privire la DEIM oferă baza oficială pentru inițierea proiectării detaliate a proiectului.

Imediat ce au fost pregătite evaluările tehnice și economice (studiul de fezabilitate) și proiectul detaliat este supus din nou revizuirii de către EES. Constatările EIM, inclusiv enumerarea măsurilor de atenuare a impactelor și planul de management al mediului, trebuie introduse în capitolul „Protecția mediului” al raportului de proiectare. La această etapă, EES poate fi efectuată de către oficiul central al MERN (Direcția Prevenirea Poluării Mediului), oficiul central al Inspectoratului Ecologic de Stat (ambele situate în Chișinău) sau de către Inspecțiile Ecologice Raionale în funcție de magnitudinea proiectului și semnificația sa economică. Suplimentar la EES obligatorie, poate fi aplicată, la dorință, așa-numita expertiză "ministerială" și / sau „publică”.

În general, procedura EIM este una complexă. În figura de mai jos sunt prezentați pașii care trebuie urmați pentru prezentarea și aprobarea EIM. Elaboratorul (inițiatorul activității planificate) este responsabil de organizarea studiului EIM, efectuarea consultațiilor și audiențelor publice, prezentarea documentației de EIM și DEIM pentru EES, inclusiv finanțarea.



În concluzie, în conformitate cu cerințele naționale, este puțin probabil ca vreun sub-proiect din cadrul Programului pentru Sectorul Drumurilor din Republica Moldova și, în special, din cadrul Proiectului de Susținere a Programului pentru Sectorul Drumurilor din Republica Moldova să fie supus unui studiu deplin de EIM. Proiectul de susținere a Programului pentru Sectorul Drumurilor din Republica Moldova nu va include reparații sau reconstrucții majore a drumurilor. Chiar în cazul în care unele porțiuni de drumuri trebuie îmbunătățite, reparate, să le fie schimbată traiectoria, toate aceste lucrări de construcție pot fi efectuate în limitele teritoriilor drumurilor desemnate existente (așa numitele arii de protecție a drumurilor) și, de aceea, aceste proiecte nu necesită un studiu deplin de EIM. Singura problemă este plasarea și funcționarea uzinelor de producere a betonului asfaltic. Se recomandă cu fermitate ca toate aceste aspecte să fie clarificate în timpul studiului de fezabilitate, adică atunci când vor fi disponibile toate informațiile cu privire la lucrări și infrastructura de susținere.

Proiectele care necesită EES pentru documentația de proiectare și procedurile relevante

Alte proiecte, care pot avea un impact negativ asupra mediului, dar care nu sunt clasificate drept „proiecte care necesită o EIM” vor necesita aplicarea procedurilor EES înainte de construcție. Procedurile pentru efectuarea EES sunt prevăzute în **Instrucțiunea privind ordinea de organizare și efectuare a expertizei ecologice de stat, 2003**, actualizată, care a înlocuit **Instrucțiunea cu privire la organizarea și efectuarea expertizei ecologice, 1996**, anterioară.

Printre prevederile generale ale instrucțiunii trebuie menționate următoarele: expertiza ecologică de stat se bazează pe legi, norme și standarde ecologice și determină în întregime factorii ecologici, economici și sociali care afectează mediul înainte de luarea deciziei cu privire la activitățile economice și alte activități. Principiile de bază ale expertizei ecologice sunt: examinarea comprehensivă a parametrilor tehnici, ecologici, sociali și economici, prezentați în documentația cu privire la activitatea economică planificată, luând în considerație caracteristicile regionale, condițiile ecosistemului și durabilitatea lor față de impactul planificat, perspectiva dezvoltării socio-economice a regiunii. Scopurile prioritare ale expertizei ecologice sunt: menținerea echilibrului ecologic, păstrarea fondului genetic și diversității biologice, crearea condițiilor favorabile de trai etc. Secțiunile „Protecția mediului” și „Protecția mediului în timpul construcției” în documentația proiectului trebuie să fie elaborate doar de specialiștii din aceste domenii. Soluțiile tehnice, reflectate în documentația tehnică prezentată pentru EES, trebuie să fie suficient de fundamentate în privința reducerii / atenuării impactului asupra mediului. Instrucțiunea este însoțită de o serie de anexe, care descriu detaliat (i) cerințele pentru documentația de proiect prezentată către EES; (ii) subdiviziunile MERN, responsabile de EES referitor la diferite tipuri și magnitudini ale proiectelor; (iii) cerințele pentru fiecare capitol sau volum al documentației de proiect etc.

De menționat faptul că EES a documentației de proiectare poate fi solicitată pentru unele sub-proiecte, care se pot referi la reconstrucția drumurilor extrem de deteriorate sau unde trebuie să fie efectuate schimbări ale traiectoriei drumurilor sau lucrări de reparație semnificative. Toate aspectele ce țin de depozitele noi pentru materialele de construcție (dacă sunt necesare) și uzinele de producere a betonului asfaltic pot necesita aplicarea procesului de EES. Toate aceste aspecte trebuie clarificate în tipul studiului de fezabilitate, când vor fi disponibile toate informațiile specifice. În cazul în care este necesară o EES, trebuie consultată îndeaproape **Instrucțiunea privind ordinea de organizare și efectuare a expertizei ecologice de stat, 2003**.

În tabelul de mai jos este prezentată lista cerințelor de bază față de volumul și conținutul relevant pentru proiect, documentația de proiectare și materialele prezentate organelor care efectuează EES.

Nr.	Lista documentației	Întreprinderi industriale (de exemplu uzine de producere a asfaltului) și depozite de stocare	Drumuri (indiferent de tipul lor)
1	Documentația de proiect:		
1.1	Nota explicativă, inclusiv:		
	• informații de bază, necesare pentru proiect și explicarea selectării șantierului (sau coridorului)	√	√
	• Aprovizionarea cu apă și apa reziduală	√	
	• Ventilarea și încălzirea	√	
	• Canalizarea apelor pluviale	√	√
	• Descrierea tehnologiei	√	
1.2	Documentația de proiectare, capitolul „Protecția mediului” cu sub-capitole:		
	a. Protecția aerului	√	
	b. Protecția resurselor acvatice	√	√
	c. Protecția solului	√	√
	d. Protecția florei și faunei	√	√
	e. Eficiența economică a măsurilor de protecție a mediului	√	
1.3	Documentația de construcție cu sub-capitolul „Protecția mediului la etapa de construcție”	√	√
1.4	Raportul combinat bugetar-financiar	√	√
1.5	Înregistrarea certificării utilajului	√	
1.6.	Materialele cu privire la achiziția de terenuri preliminară	√	√

Nr.	Lista documentației	Întreprinderi industriale (de exemplu uzine de producere a asfaltului) și depozite de stocare	Drumuri (indiferent de tipul lor)
	aprobată pentru construcții		
1.7	Cercetarea de inginerie-geologie și hidro-geologie	√	√
1.8	Materialele cu privire la cercetarea solului / caracteristicile solului de suprafață	√	√
1.9	Schițe (plan general, plan al situațiilor, amplasamentul rețelei de inginerie și instalațiilor, etc.)	√	√
1.10	Materialele pentru protecția tehnică (drenaj, anti-eroziune, etc.)	√	√
1.11	Propuneri de proiectare (proiect) cu privire la sondele de observare	√	√
1.12	Propuneri de proiectare (proiect) pentru terenurile irigate	√	
1.13	Copii ale condițiilor tehnice pentru prevederea tehnice pentru:		
	• Aprovizionarea cu apă și canalizare	√	
	• Furnizarea căldurii	√	
	• Canalizarea apelor pluviale	√	√
	• Aprovizionarea cu gaz	√	
1.14	Condiții pentru utilizarea specială a apei	√	
1.15	Propuneri de proiectare (proiecte) pentru reabilitarea ecologică a carierelor și terenurilor (coridoarelor) deteriorate de construcție	√	√
1.16	Măsuri (sau propuneri de proiectare) pentru folosirea solului de suprafață excavat	√	√
2	Documentele cu privire la coordonarea documentației de proiect cu:		
2.1	Institutul teritorial (specializat) de proiectare	√	
2.2	Administrația publică locală	√	√
2.3	Autoritățile arhitecturale urbane / raionale	√	√
2.4	Agențiile / inspecțiile ecologice raionale	√	√
2.5	Autoritățile de supraveghere de stat, inclusiv coordonarea pentru:		
	• Zonele de protecție sanitară ale întreprinderilor	√	√
	• Clasificarea reziduurilor și metodele de utilizare a lor	√	√
	• Plasarea și proiectarea excavărilor	√	
2.6	Agencia ecologică de stat AGeoM	√	√
2.7	Concernul de stat Apele Moldovei / ACVA	√	
2.8	Serviciul hidro-meteorologic de stat pentru:		
	• Concentrațiile poluării de fond	√	
	• Condițiile climaterice	√	
2.9	Inspectoratul piscicol	√	√
2.11	Cadastrul funciar	√	√
2.13	Constatările documentare ale proprietarului poligonului cu privire la posibilitatea de a primi, depozita și evacua deșeurile	√	
2.14	Justificările documentare ale proprietarilor carierelor / gropilor de împrumut cu privire la posibilitatea de a folosi straturile minerale necesare pentru fundamentul de beton pe	√	√

Nr.	Lista documentației	Întreprinderi industriale (de exemplu uzine de producere a asfaltului) și depozite de stocare	Drumuri (indiferent de tipul lor)
	terenul de construcție		
2.15	Justificările documentare și caracteristicile tipului de combustibil utilizat în cazangerie	√	
2.16	Documentele cu privire la rezultatele efectuării expertizei ecologice a noilor tehnologii și instalații / utilaje (cel puțin unul din cele enumerate mai jos):	√	
	<ul style="list-style-type: none"> • Concluzia Institutului de Ecologie 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Concluzia principalului institut (sectorial) de cercetări științifice 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Justificări din partea companiei străine cu privire la securitatea ecologică a tehnologiei și instalației / utilajului sau cu privire la excluderea impactului negativ asupra mediului înconjurător 		
2.17	Justificările documentare a eficienței instalației / utilajului de captare a gazului și prafului	√	
2.18	Permișiunea pentru emisiile de substanțe periculoase în aer	√	
2.19	Baza piscicolă-biologică a daunelor asupra resurselor piscicole din priza de apă și alte instalații	√	
2.21	Rezultatele discuțiilor cu populația locală cu privire la activitățile planificate în zona respectivă (pentru obiectele complicate)	√	√
3	Lista documentelor și materialelor obligatorii incluse în pachetul de proiectare a proiectului, inclusiv		
3.1	Activitățile efective pentru prevenirea poluării solului și a apelor subterane ca rezultat al exploatării obiectului (colectarea, curățirea și utilizarea scurgerilor de suprafață, amplasarea sistemelor de drenaj, stabilirea rețelei de sonde de observare, etc.)	√	√
3.2	Echilibrarea materialelor prime, materialelor și rezultatelor produselor finite, luând în considerație scurgerile tehnologice și deșeurile de producere, inclusiv cele captate și emise în aer	√	
3.3	Soluții cu privire la depozitarea, evacuarea și utilizarea deșeurilor, luând în considerație cantitatea și clasificarea lor în funcție de gradul de toxicitate. Documentele cu privire la coordonarea acestor soluții cu autoritățile de supraveghere de stat și proprietarul poligonului de deșeuri	√	√
3.4	Activitățile care trebuie efectuate pentru atenuarea impactelor emisiilor substanțelor periculoase asupra caracteristicilor psihico-chimice și biologice ale solului, surselor acvatică, florei și faunei	√	√
3.5	Activitățile care trebuie efectuate pentru a reduce consumul specific al apei pentru necesitățile comunale și industriale	√	
3.6	Balanța acvatică naturală și balanța utilizării apei în conformitate cu locul prizei de apă	√	
3.8	Activitățile care trebuie efectuate pentru stabilirea și menținerea zonelor de protecție a apei de-a lungul râurilor și resurselor acvatică și realizarea activităților economice în limitele sale	√	√

Nr.	Lista documentației	Întreprinderi industriale (de exemplu uzine de producere a asfaltului) și depozite de stocare	Drumuri (indiferent de tipul lor)
3.10	Rezultatele analizei și prognoza conținutului chimic în apele subterane și în sursa de aprovizionare cu apă pe teritoriile și în localitățile adiacente obiectului	√	
3.13	Activitățile care trebuie efectuate pentru prevenirea accidentelor posibile și eliminarea consecințelor negative	√	√

Proiectele care nu necesită EIM și EES pentru documentația de proiectare

În această categorie intră proiectele care nu întrunesc criteriile pentru studiul deplin de EIM și EES a documentației de proiectare. De obicei, repararea ușoară a drumurilor (majoritatea sub-proiectelor vor corespunde acestei definiții), întreținerea de rutină și periodică a drumurilor, reparații minore / îmbunătățirea drumurilor și lucrările relevante pe marginea drumurilor nu necesită EES.

2.3 Cadrul instituțional și capacitatea de a lua măsuri de protecție

Sectorul drumurilor. Autoritatea competentă națională pentru sectorul drumurilor din Republica Moldova este MTID (anterior Ministerul Transporturilor și a Comunicațiilor), care este o agenție de stat a autorității executive (Guvernului), responsabilă de elaborarea politicii de stat și regulamentelor normativ-legislative în domeniul gestionării transportului feroviar, auto, naval și rutier. ASD este o agenție subordonată, responsabilă de planificarea și efectuarea lucrărilor de construcție și întreținere. Ea pregătește documentele de tender pentru lucrările de construcții și reparații capitale. O perioadă scurtă în anul 2001, administrația drumurilor a existat în calitate de autoritate publică autonomă și independentă financiar în sectorul drumurilor, care își obținea veniturile direct de la utilizatorii drumurilor prin intermediul unui nou Fond al Drumurilor de „generația a doua”. Însă după câteva luni de activitate, printr-o hotărâre de Guvern, autoritatea publică a fost transformată într-o întreprindere de stat, subordonată MTID¹

Anterior responsabilitățile pentru toate studiile de proiectare și inginerie le-a avut Institutul de Stat pentru Proiectarea Drumurilor. Recent, această instituție a fost divizată în mai multe agenții private mici de proiectare cu un număr redus de personal (lipsa specialiștilor calificați) și cu o experiență practică scăzută, în ultimul deceniu au fost efectuate doar studii mici de proiectare a drumurilor în Moldova.

Protecția mediului. Autoritatea competentă principală în domeniul protecției mediului și a managementului de mediu este MM. Inspectoratul Ecologic de Stat este o structură subordonată a MM, se ocupă de problemele de mediu atât la nivel central, cât și raional. Direcția expertiză ecologică de stat și autorizații de mediu, care este direct responsabilă pentru EES este în cadrul Inspectoratului Ecologic de Stat.

2.4 Banca Mondială norme și proceduri EIM

Politicile BM privind evaluarea impactului asupra mediului (EIM) este un proces la etapa de pre-implimentare care evaluează riscurile de mediu potențiale ale proiectelor și impactul în zona sa de influență; se examinează alternativele proiectului; se identifică modalitățile de îmbunătățire a selecției proiectelor, ședințe, planificare, proiectare și implementare cu scopul prevenirii, minimizării, atenuării, sau compensării efectelor negative asupra mediului și îmbunătățirea impactului pozitiv; se mai include

¹ Moldova : Actualizarea strategiei de transport cu accent pe sectorul drumurilor, decembrie 2002, Banca Mondială

procesul de atenuare și gestionare a efectelor negative asupra mediului pe parcursul implementării proiectului.

Evaluarea Impactului asupra Mediului este obligatorie pentru proiectele care pot avea potențial impact negativ. Mai mult decât atât, o participare publică bine organizată este obligatorie în toate etapele procesului. În funcție de proiect, o serie de instrumente pot fi folosite pentru a satisface cerințele EIM ale Băncii Mondiale: evaluarea sectorială de mediu (ESM), evaluarea impactului asupra mediului (EIM), auditul de mediu, evaluarea pericolului sau riscului regional sau sectorial și/sau Planul de Management de Mediu (EMP).

În cazul în care activitățile proiectelor care urmează să fie finanțate nu sunt identificate în etapa de proiectare, Banca aplică un cadru de management de mediu (CMM), care ar trebui să: ofere detalii cu privire la procedurile, criteriile și responsabilități pentru screening-ul subproiectelor, pregătirea, implementarea și monitorizarea subproiectelor, precum și EIM specifice. CMM ar trebui să includă, de asemenea, ghidul de mediu pentru subproiectele propuse, care conține o evaluare a posibilelor efecte și măsuri de atenuare generice care urmează a fi întreprinse pentru subproiectele identificate în toate etapele - de la identificare și selectare, prin faza de proiectare și implementare, pentru monitorizarea și evaluarea rezultatelor. EIM aplică una sau mai multe dintre aceste instrumente, sau elemente ale acestora, după caz. În cazul în care proiectul poate avea efecte sectoriale sau regionale, EIM trebuie să acopere cele mai expuse sectoare.

Banca se angajează în depistarea problemelor de mediu al fiecărui subproiect propus pentru a determina amploarea și tipul potrivit de EIM. Banca clasifică subproiectele propuse într-una din cele patru categorii, în funcție de tipul, locația, sensibilitatea, precum și amploarea proiectului, dar și natura sau amploarea efectelor potențiale asupra mediului. Politica Băncii OP/BP/GP 4.01 prevede următoarele categorii de mediu ale proiectelor:

Categoria A: Un proiect propus este clasificat în **Categoria A** în cazul în care este probabil să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului, proiecte care prezintă sensibilitate aparte, diversitate, sau sunt fără precedent. EM pentru un proiect de categoria A necesită o evaluare completă a EIM. *În cadrul acestui proiect nu sunt de așteptat astfel de subproiecte și nu vor fi finanțate în cazul în care vor fi depistate.*

Categoria B: Un proiect propus este clasificat drept **Categoria B** dacă eventualele efecte adverse ale mediului au efect asupra populațiilor umane sau zone ecologice importante - inclusiv zonele umede, păduri, pășuni și alte habitate naturale – efectele sunt mai puțin negative decât cele ale proiectelor din categoria A. Aceste efecte sunt specifice zonei; puține dintre ele sunt ireversibile; și, în cele mai multe cazuri, măsurile de minimizare pot fi proiectate mai ușor decât pentru proiectele din categoria A. EIM pentru proiectele de categoria B analizează potențialele efecte negative și pozitive ale proiectului și recomandă măsuri specifice necesare pentru prevenirea, minimizarea, atenuarea, sau compensarea efectelor negative și de îmbunătățire a performanței de mediu. Constatările și rezultatele EIM din categoria B sunt descrise în documentația de proiect (documentul de evaluare a proiectului și documentul de informare asupra proiectului). *Cele mai multe dintre subproiectele selectate vor fi incluse în această categorie de mediu, impactul lor nu va fi la scară largă și neoficial pot fi calificate drept proiecte "cu impact scăzut categoria B".*

Categoria C: Un proiect propus este clasificat drept **Categoria C** în cazul în care este probabil să aibă un impact advers minim sau deloc asupra mediului. Dincolo de screening nu este necesară nici o altă acțiune EIM pentru un proiect de categoria C. *Aici pot fi incluse numai proiectele legate de reabilitarea iluminării stradale a drumurilor locale.*

FI Categoria: În cele din urmă, există un caz special de **Categoria FI**, când investițiile de la Banca se fac printr-un intermediar financiar (FI), subproiecte de acest tip pot conduce la efecte adverse asupra mediului.

Pe baza rezultatelor studiului următoarele PO a BM va servi ca mecanism de declanșare pentru subproiecte (a se vedea tabelul 2 de mai jos):

Tabelul 2. Politici de salvagardare ale Băncii Mondiale și relevanța lor pentru proiect

Politici de salvagardare	Relevanța
<p><i>Evaluarea de Mediu (OP/BP 4.01)</i> Această politică urmărește să asigure că proiectele propuse pentru finanțare din partea Băncii sunt ecologic și social durabile și de rezonanță; pentru a informa factorii de decizie cu privire la natura riscurilor de mediu și sociale; pentru a spori transparența și participarea părților interesate în procesul de luare a deciziilor</p>	<p>Da (referire la descrierea anterioară)</p>
<p><i>Habitatelor Naturale (OP/BP 4.04)</i> Această politică are drept scop protejarea habitatelor naturale și a biodiversității lor; evitarea afectării ireversibile sau degradarea habitatelor naturale critice, precum și pentru a asigura durabilitatea serviciilor și produselor care habitatelor naturale le furnizează societății umane.</p>	<p>Nu - beneficiarul a confirmat că nu vor exista subproiecte care implică transformarea ariilor protejate ce sunt importante habitatului faunei sălbatice și / sau ar avea efecte asupra lor.</p>
<p><i>Pădurile (OP/BP 4.36)</i> Această politică asigură faptul că pădurile sunt gestionate în mod durabil; suprafețe semnificative de păduri nu sunt afectate; drepturile comunităților de a folosi zonele de pădure în mod durabil nu sunt compromise.</p>	<p>Nu - beneficiarul a confirmat că nu vor exista subproiecte care ar avea un impact semnificativ asupra pădurilor.</p>
<p><i>Managementul organismelor dăunătoare (OP4.09).</i> Această politică este necesară pentru a asigura activitățile de gestionare a dăunătorilor și urmează o abordare a gestionării integrate a dăunătorilor (GID), pentru a minimiza riscurile de mediu și sănătate din cauza utilizării pesticidelor, precum și pentru a contribui la dezvoltarea capacității naționale de a pune în aplicare GID, dar și de a reglementa și monitoriza distribuția și utilizarea pesticidelor.</p>	<p>Nu se aplică.</p>
<p><i>Patrimoniul Cultural (OP/BP 4.11)</i> Această politică asigură faptul că: patrimoniul cultural (PC) este identificat și protejat în proiectele finanțate de Banca Mondială; legile naționale privind protecția patrimoniului cultural sunt respectate; PC include situri arheologice și istorice, zonele urbane istorice, situri sacre, cimitire, morminte, obiective naturale unice; toate acestea implementate ca element al evaluării de mediu.</p>	<p>Nu. Banca nu va finanța nici un subproiect de infrastructură care ar putea avea un impact asupra acestor resurse.</p>
<p><i>Popoarele Indigene (OP/BP 4.10)</i> PI - grup distinct, vulnerabil, atașate din punct de vedere geografic, social și cultural de habitate distincte sau teritorii istorice, cu o cultură diferită față de zona de proiect, și limbaj uzual distinct. Politica își propune să promoveze respectarea deplină a drepturilor omului, economiei, și culturii de PI, precum și pentru a evita efectele adverse asupra PI în timpul desfășurării proiectului.</p>	<p>Nu. Această politică nu se aplică pentru Republica Moldova</p>
<p><i>Strămutare involuntară (OP/BP 4.12)</i> Această politică urmărește să reducă la minimum strămutările; se va fi dezvoltat un program de strămutare; se oferă persoanelor afectate oportunități de participare; asistență a persoanelor strămutate în eforturile lor de a îmbunătăți veniturile și a nivelului de</p>	<p>Nu. Beneficiarul a confirmat că proiectul nu va sprijini orice activități și sub-proiecte care ar putea duce la strămutare. Pentru realizarea proiectului nu va mai fi nevoie de teren suplimentar și pierderea temporară sau permanentă a terenurilor agricole sau a</p>

<i>Politici de salvagardare</i>	<i>Relevanța</i>
traî, sau cel puțin de a le restaura; ajutor persoanelor strămutate, indiferent de legalitatea posesiei; să se plătească despăgubiri pentru activele afectate la un cost de înlocuire; anexele PO includ descrieri ale planurilor de relocare și cadre politice de reinstalare.	terenurilor destinate pășunatului.
<i>Siguranța Barajelor (OP/BP 4.37)</i> Această politică este destinată pentru a asigura atenția cuvenită siguranței barajelor în cadrul proiectelor care implică construirea de noi baraje, sau proiectele în construcție care pot fi afectate de siguranța sau performanțele unui baraj sau dig existent; considerente importante sunt înălțimea barajului și capacitatea rezervorului.	Nu se aplică.
<i>Proiecte de căi navigabile internaționale (OP/BP 7.50)</i> Politica urmărește să asigure faptul că proiectele nu vor afecta protecția și utilizarea eficientă căilor navigabile internaționale, precum și evitarea efectelor negative asupra relațiilor dintre Bancă și beneficiarii săi și între alte statele riverane	Nu. Activitățile proiectului nu vor conduce la schimbări negative privind calitatea sau cantitatea fluxurilor de apă a altor state riveranilor.
<i>Zone disputate (OP/BP 7.60)</i> Banca poate sprijini un proiect într-o zonă disputată dacă guvernele respective sunt în curs de soluționare a litigiului, proiectul propus de o țară ar trebui să meargă mai departe fără a aduce la disensiuni cu cealaltă țară	Nu există activități de proiect în zonele disputate.
<i>Politica de publicare (BP 17.50)</i> Sprijină luarea deciziilor de către beneficiar și Bancă permițând accesul publicului la informații cu privire la aspectele de mediu și sociale ale proiectelor și are cerințe specifice de promovare	Da. Cadrul de Management a Mediului va fi comunicat și consultat în țară înainte de evaluarea proiectelor și, de asemenea, va fi prezentat în BM Infoshop.

2.5 Evaluarea corespunderii cerințelor EM naționale cu regulile și procedurile BM

Deși prevederile de bază ale normelor și procedurilor naționale EM sunt similare cu cerințele BM, există câteva diferențe importante. Aceste diferențe sunt legate în primul rând de următoarele: (a) încadrarea proiectelor în categoriile de mediu; (b) Plan de management de mediu; (c) prezentarea EM și consultările publice; și (d) procesul de revizuire a EM.

Încadrarea proiectelor în categoriile de mediu. În Moldova sistemul EIM se bazează pe SEE dezvoltat în perioada sovietică. Așa cum se precizează mai sus, sistemul național de EM recunoaște trei categorii de proiecte. A treia categorie se referă la proiectele cu impact redus sau de mici dimensiuni care nu necesită revizuirea EM, în timp ce după clasificarea BM acestea ar fi calificate în categoria B. În acest caz cerințele Băncii Mondiale și/cerințele naționale de clasificare EM diferă, în cazul dat se vor aplica cerințele cele mai stricte. Aici ne referim mai ales la cazul în care suntem nevoiți să decidem cu privire la proiectele de categoria C (inclusiv pentru sectorul de reabilitare a drumurilor) - legislația națională pentru EM nu se referă la activități pe scară mică, inclusiv construcția și reabilitarea mai multor porțiuni mici de drumuri locale.

Diferențele privind PMM. În timp ce legislația națională prevede pentru toate proiectele cu impact potențial de mediu măsuri corespunzătoare de reducere a impactului, acestea nu are nevoie de o PMM special care să specifice acțiunile necesare, împreună cu activitățile de atenuare este propus un plan de monitorizare și de raportare, aranjamentele instituționale pentru implementarea PMM, proiectele nu necesită activități de consolidare a capacităților necesare și astfel nu există cheltuieli necesare în acest sens. Cu toate acestea, pentru sub-proiecte care sunt finanțate în cadrul componentei I, PMM vor fi obligate să fie pregătite de către beneficiar pentru a se conforma cerințelor Băncii Mondiale.

Diferențele în ceea ce privește prezentarea și consultare publică. Analiza efectuată arată că nu există o armonizare între Banca Mondială și cerințele naționale în acest sens. Potrivit legislației naționale publicarea EM și consultarea publică este obligatorie numai pentru proiectele de categoria I, care necesită un studiu EIM complet. În același timp, potrivit legii SEE analiza publică ecologică pot fi realizată la inițiativa ONG-urilor și a cetățenilor în orice domeniu și pentru toate tipurile de categorii de proiecte, care trebuie să fie justificată de ecologie. Revizuirea publică poate fi efectuată indiferent de expertiza ecologică de stat. Încheierea dezbaterilor publice privind impactul asupra mediului are caracter de recomandare. În cazul politicii Băncii Mondiale EA, beneficiarul este responsabil pentru efectuarea a cel puțin o consultare publică pentru toate proiectele de categoria B, pentru a discuta aspectele care vor fi abordate în PMM sau pentru a discuta despre proiectul în sine a PMM. Prin urmare, pentru toate sub-proiectele selectate, ASD va revizui orice documentație prezentată la consultările publice desfășurate la prepararea oricărui document EM pentru a determina dacă acesta este în conformitate cu cerințele Băncii Mondiale. Dacă nu au fost realizate consultări publice sau ASD stabilește că documentația prezentată pentru consultarea publică desfășurată nu este adecvată, beneficiarul va fi obligat să efectueze cel puțin o consultare publică pentru a discuta despre problemele de mediu de interes pentru comunitățile afectate la nivel local și să includă aceste aspecte în conținutul PMM.

Standardele de mediu aplicabile: Subproiectele care necesită un PMM vor include acțiuni de atenuare pentru a asigura respectarea standardelor de performanță de mediu. În cazul în care există standarde naționale și Băncii Mondiale diferite pentru o anumită măsură de atenuare, se va aplica dintre cel mai strict standard dintre cele două standarde. De exemplu, în cazul în care problema de mediu de interes este - zgomotul și standardul de zgomot a Băncii Mondiale este mai strict decât cel național, măsura de atenuare selectată trebuie să respecte standardele stricte Băncii Mondiale

3. Impacte asupra mediului înconjurător

Natura și amploarea efectelor sunt determinate de tipul de intervenții în cadrul proiectului propus, care se concentrează mai mult pe reabilitarea drumurilor existente prin reconstrucția părții carosabile, realizarea drenajelor, precum și întreținerea drumurilor.

În general, nu se așteaptă nici un impact major asupra mediului în urma implementării proiectului. Cel mai important impact asupra mediului va fi temporar și local, mai ales în faza de construcție și va provoca doar efecte minore, localizate și efecte negative pe termen scurt. Cele mai multe dintre ele vor fi legate în principal de lucrările de reabilitare ușoare, cum ar fi nivelare, gradare, gropi, amorsarea fisurilor, cariere, utilizarea de materiale periculoase, ca de exemplu cele inflamabile-lubrifianți, bitum, etc, traficul vehiculelor pentru construcții/tracțiune folosite la transportarea materialelor pentru construcții rutiere, utilizarea și stocarea materialelor de construcții precum și depozitarea deșeurilor. Aceste efecte sunt comune în lucrările de reabilitare a drumurilor și pot fi atenuate prin tehnicile de management existente.

Impactul provenit din utilizarea amestecurilor de beton și asfalt, bitum și alte materiale periculoase, precum și de transportarea lor de la șantierul unde au fost produse până la șantierul unde vor fi aplicate de asemenea trebuie luată în considerare. Toate aceste efecte sunt de asemenea comune pentru astfel de lucrări și pot fi ușor atenuate prin aplicarea tehnicilor și măsurilor existente.

După finalizare proiectul va avea efecte indirecte pozitive asupra bunăstării umane, securității, sănătății și mediului socio-economic prin mașini cu costuri reduse de operare, scăderea numărului de accidente; reducerea poluării aerului cu emisiile provenite de la mașinile ce circulă pe tronsoanele de drum reabilite; curățarea șanțurilor de scurgere a apelor meteorice de pe marginea drumului; risc redus de poluare a solului și a eroziunii, precum și evitarea poluării apei rezultate din reabilitarea sistemului de drenaj, reducerea riscului de alunecări de teren din cauza stabilizării pantelor, un acces mai bun la localități și piețe, dezvoltarea de noi oportunități de afaceri, etc.

Folosind ca referință orientările prevăzute în Manualul Băncii Mondiale pentru drumuri și mediu se va întocmi o listă generală a impactului potențial pe durata construcției/reabilitării; pentru fazele operaționale și de întreținere (a se vedea anexa 1) a fost elaborată o listă care include o gamă largă de posibile efecte sociale și de mediu care ar putea fi anticipate într-un proiect de această natură.

După cum se arată în Anexa 1, tabelul 1, este prezentat impactul asupra mediului și impactul social pentru faza de reabilitare a drumurilor, proiectul constă în mare parte din reparația drumurilor existente, deci impactul negativ prognozat este de scurtă durată și reversibil. Afectarea semnificativă a solului, interferențe de stabilitate a solului și afectarea rețelei hidrologice în zonă nu va avea loc. Impactul asupra calității aerului și nivelul de zgomot va depinde de creșterea preconizată a fluxului de trafic și reducerea congestiei traficului anticipat – ambele se vor datora condițiilor de drum îmbunătățite. Probabil, efectul net asupra nivelului de calitate a aerului și de zgomot va avea un efect pozitiv, iar drumurile luate în considerare pentru reabilitare sunt drumurile naționale locale care sunt în general utilizate permanent, chiar și în cazurile în care aceste drumuri s-au deteriorat semnificativ și/sau o rută alternativă cu condiții mai bune este disponibilă. Cele mai multe dintre efectele negative asupra mediului în cadrul acestui proiect vor fi vizibile în afara amplasamentului drumului și anume în locurile de unde materialul de construcții rutiere ar proveni. În cazul în care nu sunt gestionate în mod corespunzător, carierele și gropile de împrumut poate avea un impact substanțial asupra mediului înconjurător, precum și intruziune cu privire la calitatea estetică a șantierelor. Având în vedere acest lucru, sa decis că proiectul va specifica prevederile contractuale care reglementează sursele de materiale de construcție (de exemplu asfalt, piatră, nisip, etc.) vor fi furnizate numai din surse autorizate, cu licența, permise și cu toate aprobările privind mediul și siguranța muncitorilor. Contractorii li se va cere licențele relevante pentru cariere și gropile de împrumut de unde materialele de construcție vor fi excavate.

În plus față de principale impacte identificate mai sus, ar trebui să se ia în considerare, de asemenea, tulburări temporare pentru mediu care ar putea apărea în timpul fazei de reabilitare a drumurilor. Scurgerile de apă menajeră din zona în care locuiesc muncitorii, scurgeri de substanțe utilizate în echipamentele/mașinile de operare și de întreținere, ambuteiajele în trafic cauzate de rute ocolitoare

planificate în mod necorespunzător și blocaje pot provoca efecte localizate care pot fi temporare, dar destul de semnificative și, prin urmare, trebuie să fie luate în considerare cu mare grijă.

Anexa 1, Tabelul 2, schițează potențialul impact asupra mediului și impactul socio-economic în faza de operare a sistemului rutier, care sunt în mare parte legate de emisiile gazelor de ardere, contaminarea apelor de suprafață și în același timp, reducerea costurilor de operare a vehiculelor și a reducerea emisiilor în aer, comparativ cu condițiile de trafic anterioare.

Anexa 1, Tabelul 3 reflectă impactul asupra mediului și social în faza de întreținere a drumurilor, acestea fiind în mare parte legate de lucrările de reparații rutiere superficiale.

Aceste anexe identifică în detaliu activitățile de implementare a proiectului rutier, posibilele efecte pozitive și negative cauzate de aceste activități și măsurile propuse în vederea atenuării impactului.

Informațiile relevante din această secțiune ar trebui să se aplice atunci când o analiză specifică de mediu este realizată (se preconizează în timpul studiului de fezabilitate) pentru a determina tipul de impact și gradul de severitate legate de sub-proiectele identificate.

4. Proceduri pentru examinarea sub-proiectelor din punct de vedere al mediului

Pînă la momentul în care se va face evaluarea proiectului, a detaliilor sub-proiectelor specifice și determinarea porțiunilor de drumuri incluse în proiect procedurile de evaluare nu pot fi realizate, deoarece nu se cunosc porțiunile selectate. Având în vedere acest lucru, ESM identifică principalii pași a EM pentru reabilitarea și întreținerea drumurilor care de obicei, implică următoarele etape:

<i>Pasul 1:</i>	<i>Examinarea sub-proiectelor din sectorul drumurilor</i>
<i>Pasul 2:</i>	<i>Întocmirea unui PMM simplu și / sau a unei EIM și PMM</i>
<i>Pasul 3:</i>	<i>Consultații</i>
<i>Pasul 4:</i>	<i>Analiza de mediu și aprobarea</i>
<i>Pasul 5:</i>	<i>Implementarea</i>
<i>Pasul 6:</i>	<i>Supravegherea și raportarea</i>

În continuare sunt elucidate toate detaliile pentru fiecare pas.

Pasul 1: Examinarea sub-proiectelor din sectorul drumurilor

Procesul de examinare asigură că sunt propuse măsuri adecvate de atenuare, incluse în documentația de proiectare și efectuată corespunzător pentru a evita efectele adverse asupra populației afectate, mediului natural și a patrimoniului cultural. În cazul acestui proiect cele mai multe dintre subproiecte vor fi clasificate în categoria B, cu unele excepții în cazul în care subproiectele vor implica lucrări de construcții civile cum ar fi activitățile de întreținere a sistemului rutier existent și iluminat stradal. *În cazul în care sub-proiectele (sau părți de drumuri sau infrastructuri de susținere) sunt situate în zonele protejate sau a altor habitate naturale sau sunt parte a patrimoniului cultural, acest subproiect nu va fi inclus pentru finanțare.*

Sub-proiectul este evaluat având impacte negative semnificative asupra mediului (categoria C de mediu a BM). Nu este necesară nici o acțiune de mediu specifică. În funcție de volumul activităților rutiere, compania de proiectare trebuie să elaboreze un set de măsuri simple de atenuare a impactelor în timpul lucrărilor civile care urmează a fi efectuate și care trebuie descrise în contractele semnate de către contractanți de lucrări civile în sectorul drumurilor. Majoritatea acestor măsuri sunt foarte simple și se bazează cel mai mult pe abordarea de evitare.

Sub-proiectul este evaluat având impacte negative asupra mediului, pentru care pot fi elaborate cu ușurință măsuri de atenuare a impactelor (categoria B de mediu a BM și trebuie analizate cerințele naționale pentru EES oficială). Pentru astfel de proiecte se cere un PMM ca parte a procedurilor BM și un set de documente de proiectare pentru EES național (vezi capitolul Cadrul politic, legislativ și normativ pentru sectorul de mediu și al drumurilor). PMM trebuie să descrie aspectele ecologice relevante și să propună măsuri de atenuare a impactelor și de monitorizare. În unele cazuri poate fi necesar un studiu suplimentar limitat de evaluare a mediului înainte de a fi solicitat un PMM. Dacă procedurile EES sunt aplicabile (descrierea procedurilor și cerințele pot fi găsite în sub-capitolul Cerințe naționale pentru evaluarea impactelor asupra mediului și expertiza ecologică). Dacă impactele sunt semnificative și documentația de proiectare cere aprobarea oficială a EES, ASD solicită acceptul EES și a BM înainte de selectarea sub-proiectului (sau a porțiunilor de drum sau a infrastructurii de susținere, dacă e cazul). Consultarea cu populația afectată este preconizată la etapa de planificare și implementare.

Tabelul de mai jos prezintă criteriile tipice de examinare a sub-proiectelor pentru clasificarea activităților de întreținere și reparare a drumurilor.

Activitatea de proiect	Obiective	Categoria proiectului BM	Reguli de protecție a mediului
-------------------------------	------------------	---------------------------------	---------------------------------------

Activitatea de proiect	Obiective	Categoria proiectului BM	Reguli de protecție a mediului
Întreținerea minimă	<p>Standardul de întreținere minimă reflectă practicile curente, fără lucrări majore de întreținere. Acestea includ următoarele:</p> <p>Plombarea: Reparația învelișului drumurilor prin astuparea gropilor, crăpăturilor mari și efectuarea de lucrări de balastare. Se efectuează anual.</p> <p>Plombarea crăpăturilor: Această tehnică tratează crăpăturile termale transversale și chiar crăpăturile structurale largi când suprafața este limitată. Se efectuează anual.</p> <p>Lucrări de rutină: Lucrările de rutină sunt efectuate anual.</p> <p>Întreținerea pe timp de iarnă: Întreținerea pe timp de iarnă include toate lucrările de întreținere pe timp de iarnă, cum ar fi împrăștierea sării; curățirea zăpezii etc. Pentru fiecare categorie de drumuri este specificat un cost anual. Se aplică pentru toate drumurile.</p>	C	<p>Reguli ale BM:</p> <p>Măsurile simple de atenuare a impactelor trebuie analizate la etapa de proiectare și introduse în contractele contractanților lucrărilor de construcție. Trebuie urmat un PMM simplificat.</p> <p>Reguli naționale:</p> <p>Nu este necesară EES.</p> <p>Pentru activități de reconstrucție și restaurare, nu se cere un permis de construcție, dacă lucrările de îmbunătățire a drumurilor sunt efectuate în perimetrul drumului.</p>
Tratarea suprafeței (unică sau dublă)	Păstrarea integrității pavajului prin plombarea părții carosabile pentru a amâna intervențiile majore și reînnoi rezistența la derapare.	B	<p>Reguli ale BM:</p> <p>Este necesară o evaluare a impactelor asupra mediului (EIM), precum și un plan de management al mediului (PMM), care trebuie să fie aprobate de autoritățile naționale de revizuire și BM</p> <p>Reguli naționale:</p>
Tratarea suprafeței Lucrări de profilare	Păstrarea integrității pavajului prin plombarea părții carosabile pentru a amâna intervențiile majore, îmbunătăți rugozitatea și reînnoi rezistența la derapare.	B	<p>EES este necesară dacă lucrările de îmbunătățire a drumurilor sunt realizate în afara perimetrului drumului și dacă construcția implică și</p>

Activitatea de proiect	Obiective	Categoria proiectului BM	Reguli de protecție a mediului
Refacerea suprafețelor prin aplicarea unui strat de acoperire	Îmbunătățirea caracteristicilor suprafeței, inclusiv rezistența la derapare, îmbunătățirea rugozității și contribuirea la rezistența totală a pavajului. Acoperirea prin nivelare include o grosime de la 30 până la 50 mm și se aplică în cazul unui indice de rugozitate care variază între 3 și 5 IRI și prezintă un nivel scăzut de deformare.	B	teritorii suplimentare. EIM este necesară pentru drumurile noi. Permisul de construcție este necesar dacă lucrările de îmbunătățire a drumurilor depășesc perimetrul drumului.
Consolidare prin aplicarea unui strat de acoperire	Consolidarea drumurilor pavate care au ajuns sau vor ajunge curând la nivel critic (condiții de rugozitate redusă sau medie), îmbunătățirea rugozității și reînnoirea caracteristicilor suprafeței. Consolidarea prin acoperire înseamnă aplicarea mai multor straturi de acoperire (două sau trei straturi) cu o grosime care variază de la 80 la 270 mm, aplicată asupra unui nivel al indicelui de rugozitate care variază de la 4 la 9 IRI.	B	
Consolidare prin mărunțire și înlocuire	Consolidarea drumurilor pavate care au ajuns sau vor ajunge curând la nivel critic (condiții de deformare redusă sau medie), îmbunătățirea rugozității și reînnoirea caracteristicilor suprafeței. Se realizează prin înlăturarea stratului (straturilor) superior de asfalt uzat și schimbarea cu un asfalt nou (sau reciclat) de aceeași grosime, dar cu caracteristici de structură mai bune. Acest standard se aplică pentru un nivel de deformare care variază între 10 și 35 mm.	B	

Activitatea de proiect	Obiective	Categoria proiectului BM	Reguli de protecție a mediului
Consolidarea prin reconstruire	Reconstrucția drumurilor pavate care au atins nivelul critic (condiții de rugozitate redusă). Reconstrucția se realizează prin înlăturarea structurii pavajului vechi până la stratul fundației și înlocuirea cu o structură de pavaj nouă (sau reciclată) cu o rezistență mai mare. Structurile de pavaj variază în funcție de categoria drumurilor și se aplică peste un nivel al indicelui de rugozitate de la 8 la 11 IRI.	B	
Lărgirea până la 7 m	Majorarea lățimii drumurilor înguste până la lățimea minimă standard a drumurilor, egală cu 7 metri. Acest standard se aplică pentru drumurile principale cu o lățime de 6 metri sau mai mică.	B	

Pasul 2: Pregătirea unui PMM simplu sau EIM și PMM

În cazul sub-proiectelor din **categoria B**, în conformitate cu cerințele BM, pentru fiecare sub-proiect (sau porțiuni de drum, sau infrastructură de susținere, dacă e cazul) se solicită un PMM simplu, care trebuie să conțină măsurile de bază de atenuare a impactelor pentru activitățile de reparație și întreținere a drumurilor, precum și măsurile de monitorizare și supraveghere. Lucrările civile cele mai importante se vor limita la activitățile definite, în mod obișnuit, ca întreținere de rutină și periodică (refacerea suprafeței și reparațiile mici ale podurilor; reparații după inundații sau întreținere de urgență; realizarea cu regularitate a măsurilor de securitate rutieră și îngrijirea semnelor rutiere etc.) și mici lucrări de reparație pentru consolidarea drumurilor, repararea defectelor structurale, restabilirea drumurilor la condițiile inițiale, efectuarea schimbărilor mici sau îmbunătățirii aliniamentului și curățării drenajului și a cărărilor. Lucrările vor fi efectuate în cadrul perimetrului existent al drumurilor și nu va implica relocalizarea și achiziții de terenuri. În astfel de cazuri lista de verificare a PMM, trebuie respectată de către firma de proiectare aleasă (a se vedea șablonul din Anexa 2), va fi necesară monitorizarea cerințelor de mediu pentru antreprenorii care vor executa proiectarea / construcția și acestea vor fi incluse în contractele lor și vor fi suficiente pentru a ghida măsurile de atenuare a efectelor și monitorizare în timpul implementării proiectului.

Pasul 3: Consultații

Pentru sub-proiectele din **categoria C** poate fi suficientă consultația care trebuie să aibă loc în timpul pregătirii EIM. Specialistul de mediu al ASD va include în lista de verificare un sumar al consultațiilor locale și va verifica dacă sunt prezentate adecvat aspectele ecologice necesare în contractele de proiectare / construcție și dacă sunt acoperite financiar de către contractanți.

Pentru sub-proiectele din **categoria B**, ASD va organiza o audiență pentru consultare și comentarii de la grupurile afectate de proiect și organizațiile nonguvernamentale locale în procesul de evaluare a mediului (la etapa de determinare a sferei de activitate și în momentul în care este pregătit proiectul raportului EIM) și va analiza opiniile lor înainte de a lua o decizie cu privire la finanțarea proiectului propus. ASD trebuie să ofere participanților materiale relevante (descrierea proceselor, hărți, permise, uzine de construcție etc.) la timpul stabilit și într-o formă și în limba înțeleasă de către grupurile consultate.

Pasul 4: Analiza de mediu și aprobarea

Pentru sub-proiectele din **categoria C**, analiza de mediu și aprobarea va fi responsabilitatea specialistului de mediu al ASD. El trebuie să verifice dacă contractele de proiectare/construcție includ puncte/clauze cu privire la protecția mediului și dacă contractanții de servicii de proiectare/construcție folosesc pe deplin constatările/recomandațiile EIM. Pentru a asigura respectarea cerințelor de mediu, lucrările de construcție pot fi efectuate numai în baza unui act de aprobare, eliberat de specialistul de mediu al ASD.

Pentru **categoria B**, documentația de proiect va fi analizată și aprobată de către EES. EES va analiza, în special, capacitatea de implementare și aranjamentele de monitorizare a măsurilor propuse de atenuare a impactelor și se va asigura că costurile pentru managementul de mediu sunt prevăzute în costul proiectului. Specialistul de mediu al ASD va controla faptul dacă întreaga documentație pregătită de către compania de proiectare și contractanți este întocmită adecvat și este relevantă pentru prezentare către EES. De asemenea, specialistul de mediu al ASD este responsabil de prezentarea materialelor realizate de către compania de proiectare pentru examinare și aprobare de către BM.

Pasul 5 . Implementarea

Pentru sub-proiectele din **categoria C** și **categoria B**, ASD (în baza concluziei formulate de specialistul de mediu al ASD) introduce cerințele de mediu în documentul de tender/contract pentru proiectare/construcție și asigură respectarea acestora de către contractanți în procesul de tender. Antreprenorii trebuie să desemneze un specialist pe probleme de mediu, care va fi responsabil de implementarea măsurilor de atenuare a impactelor, aplicarea planului de monitorizare, elaborat de către contractant, și ținerea legăturii cu ASD (prin intermediul specialistului de mediu al ASD). Acest specialist trebuie să informeze ASD și autoritatea de mediu relevantă (raională sau națională) înainte de a începe lucrările de construcție (cel puțin 10 zile până la începerea planificată a lucrărilor) pentru ca ei să fie pregătiți să efectueze inspecții relevante pe întreaga perioadă de construcție. Inginerul de supraveghere al ASD și specialistul de mediu al ASD vor monitoriza cu atenție performanțele contractantului și le vor documenta în raportul de supraveghere sau raportul privind progresele înregistrate. De asemenea, trebuie oferite recomandări utile privind sporirea eficienței planului de atenuare a impactelor. Rapoartele privind progresele înregistrate, oferite de către contractanți către ASD, trebuie să conțină informații relevante despre mediu și trebuie să fie evaluate de către specialistul de mediu al ASD.

Pasul 6: Supravegherea și raportarea

Odată cu începerea implementării, specialistul de mediu al ASD, supraveghetorul tehnic al ASD, preferabil împreună cu reprezentantul autorității relevante de mediu (care trebuie informat preventiv), supraveghează implementarea măsurilor de atenuare a impactelor pentru sub-proiectele din **categoria C** și aplicarea PMM pentru sub-proiectele din **categoria B** pe durata construcției și exploatării și indică măsuri de corectare, în funcție de necesități. Anual, ASD va oferi Băncii Mondiale un sumar cu privire la sub-proiectele finanțate și impactele lor asupra mediului pentru a evalua și preveni orice efect cumulativ al investițiilor asemănătoare. ASD va face toate evaluările de mediu și va întocmi planurile de management al mediului pentru sub-proiectele finanțate, pe care le va pune la dispoziția misiunilor de supraveghere a proiectului Băncii Mondiale. ASD va revizui periodic raportul de supraveghere, va inspecta periodic performanțele contractantului, va comunica cu publicul și va pregăti un raport semestrial pentru a fi prezentat Băncii. Specialistul de mediu al ASD poartă responsabilitatea generală pentru supravegherea mediului și raportare.

5. Cerințe de mediu și de măsuri de reducere a impactelor în timpul diferitelor etape de dezvoltare a proiectului

5.1.Linii directoare pentru atenuarea impactelor asupra mediului la etapa de proiectare/planificare

Etapa de proiectare / planificare: pentru a reduce impactele potențiale asupra mediului va fi necesară planificarea adecvată și proiectarea activităților de protecție a mediului și a măsurilor de atenuare a impactelor. Documentația privind contractul de proiectare va include toate cerințele de minimalizare a efectelor asupra mediului, care pot apărea din activitățile planificate, precum și de evitare a impactelor sociale și asupra sănătății. Pentru sub-proiectele care vor necesita efectuarea EES, definite de prevederile legislative naționale, pregătirea documentației necesare pentru prezentare este esențială. Astfel, toți contractanții vor trebui să utilizeze standardele tehnice de mediu acceptate pentru proiectare și să respecte

regulamentele cu privire la mediu, sănătate și siguranță, prevăzute în legislația națională și cerințele Băncii Mondiale. Contractanții pentru lucrările de proiectare vor trebui să acopere costurile asociate cu EES și vor fi responsabili de respectarea tuturor procedurilor.

Introducerea măsurilor de atenuare a impactelor în documentația de proiectare va fi monitorizată de inginerii de supraveghere ai ASD, împreună cu specialistul de mediu al ASD pentru a asigura conformitatea cu condițiile contractului.

5.2. Linii directoare pentru atenuarea impactelor asupra mediului la etapa de construcție/reparare

Etapa de construcție/reparare: vor fi necesare măsuri de atenuare a impactelor activităților de construcție/reparație pentru a minimaliza posibilele impacte asupra mediului, precum și incomoditățile cauzate populației. Pentru a minimaliza posibilele impacte negative asupra mediului, generate de lucrările de construcție, trebuie să se aplice o combinație de acțiuni de prevenire și monitorizare. Impactele negative, generate de activitățile de construcție vor fi reduse prin adoptarea unui șir de activități de atenuare a impactelor, care vor fi adoptate și aplicate pentru toate sub-proiectele.

Documentele contractuale pentru construcție vor conține toate cerințele pentru a reduce daunele cauzate de activitățile de construcție, inclusiv gestionarea adecvată a deșeurilor de construcție; măsurile de control a deșeurilor de combustibil, petrol și lubrifiante, alte substanțe periculoase; prevederi pentru protecția vegetației și faunei, inclusiv speciile migratoare (dacă este cazul), acțiuni pentru a reduce nivelul zgomotului și a prafului; controlul eroziunii solului și protecția calității apei, reabilitarea spațiilor în care se află șantierul de construcție, uzinele de producere a betonului asfaltic și depozitele temporare a materialelor de construcție imediat ce se termină proiectul. Măsurile necesare de atenuare a impactelor vor constitui o parte integrantă a procesului de implementare a proiectului, inclusiv contractele care obligă contractanții să-și îndeplinească obligațiile de mediu în timpul lucrărilor de reparare a drumurilor. Dacă contractanții decid să includă în propunerile prezentate și construcția obiectivelor permanente și temporare de suport (de exemplu depozite, uzine de producere a betonului asfaltic etc.), ei trebuie să prezinte clar costurile pentru proiectarea lor, măsurile de atenuare a impactelor și procedurile EES și aceasta trebuie să fie întreaga responsabilitate a contractanților. Mai multe exemple de clauze cu privire la cerințele de mediu diferite sunt prezentate mai jos în Anexa 3.

Astfel, toți contractanții vor trebui să utilizeze standardele tehnice și procedurile de mediu acceptate în timpul desfășurării lucrărilor. În plus, clauzele contractuale trebuie să includă și cerințele privind respectarea legilor și regulilor naționale cu privire la construcție, protecția sănătății, siguranță, precum și cu privire la protecția mediului.

Mai mult decât atât, fiecare contractant va identifica un specialist responsabil de implementarea activităților de protecție a mediului, în conformitate cu instrucțiunile primite de la inginerul de proiectare, specialistul de mediu al ASD sau agenția/agențiile relevante de protecție a mediului. În cazuri de nerespectare se aplică amenzi financiare, care trebuie acoperite integral de către contractanți. Multe măsuri de atenuare a impactelor trebuie incluse ca puncte separate în structura costurilor dacă în contract se indică prețul unitar. Prin intermediul unui fond suplimentar se va asigura faptul că contractantul, informat despre existența unui buget pentru aceasta, va identifica clar orice costuri suplimentare referitoare la măsurile de protecție a mediului.

Elucidarea tuturor efectelor potențiale și a măsurilor de atenuare a impactelor trebuie incluse, de asemenea, în toate cursurile de instruire sau liniile directoare generale pregătite supravegherea contractelor. Prevederile contractuale cu privire la responsabilitățile contractanților în timpul efectuării lucrărilor civile și realizării măsurilor de atenuare a impactelor trebuie reflectate în proiectele tehnice și documentele de tender pentru fiecare sub-proiect. De asemenea, PMM trebuie să specifice prevederile contractuale care reglementează sursele de materiale de construcție și mijloace de transport. Materialele (de exemplu, asfalt, piatră, nisip etc.) vor fi furnizate numai de la sursele, care dispun de licențe, permise aprobate și/sau aprobări pentru siguranța mediului și a lucrătorilor; orice echipament folosit în timpul construcției va corespunde standardelor recunoscute la nivel internațional privind protecția mediului, sănătății și siguranței lucrătorilor. De asemenea, PMM trebuie să includă prevederile pentru prevenirea scurgerilor și curățirea în cazul scurgerilor accidentale, controlul prafului și a zgomotului și gestionarea

adecvată a traficului în timpul construcțiilor, îmbunătățirea siguranței, curățirea și reabilitarea șantierelor de construcție etc. În continuare, Banca va revedea contractele inițiale pentru lucrările de reparație a drumurilor în cadrul fiecărui sub-proiect pentru a asigura introducerea acestor clauze și măsuri, după cum a fost propus.

Pentru a asigura faptul că contractanții înțeleg acțiunile care urmează a fi efectuate și costurile aferente managementului de mediu, precum și faptul că în propunerile de tender au fost indicate prețurile pentru acțiunile și măsurile cerute; contractanții selectați vor fi informați despre cerințele de protecție a mediului (pentru sub-proiectele din **categoria C**) și despre PMM (pentru sub-proiectele din **categoria B**) în cadrul ședințelor preliminare de tender. De asemenea, se propune ca imediat după numirea lor, contractanții împreună cu supraveghetorii MTID și personalul de proiect al ASD să participe la un seminar cu privire la managementul de mediu dedicat prevenirii/atenuării impactelor asupra mediului, explicării PMM incluse în contractele lor și a prevederilor pentru monitorizarea managementului mediului, care urmează a fi efectuată. Seminarul de instruire va fi moderat de către specialistul de mediu al ASD. În timpul construcțiilor, respectarea de către contractanți a prevederilor specificate în documentele de tender va fi supravegheată de către specialistul de mediu al ASD, inginerul de supraveghere al ASD și Inspectoratul Ecologic de Stat.

Unele măsuri de prevenire și atenuare a impactelor vor fi prevăzute în toate sub-proiectele. Acestea se referă, în special, la următoarele:

- (a) contractele de construcție trebuie să respecte reglementările cu privire la mediu, sănătate și siguranță, prevăzute în legislația națională și procedurile BM;
- (b) contractanții trebuie să urmeze un set de linii directoare de mediu pentru contractanți, prevăzute în PMM;
- (c) contractanții trebuie să prezinte, ca parte a ofertei lor, un plan de management al mediului specific amplasamentului, inclusiv organizarea instruirilor pentru personalul antrenat în aceste activități. Domeniul de aplicare a planului și cerințele de instruire trebuie să depindă de amploarea activităților propuse.

Pentru a asigura respectarea clauzelor contractuale, implementarea măsurilor de atenuare a impactelor va fi monitorizată de către inginerul de supraveghere al ASD, împreună cu specialistul de mediu al ASD, angajat cu program de muncă deplin.

5.3. Linii directoare pentru atenuarea impactelor asupra mediului la etapa de operare

Etapa operațională: impactele operaționale vor fi abordate pentru a evita deteriorarea stării drumurilor și apariția problemelor de siguranță asociate. Mai jos sunt prezentate câteva dintre cele mai importante aspecte care trebuie abordate la etapa operațională: funcționarea adecvată a instalațiilor de drenaj, controlul alunecărilor de teren și eroziunilor. La această etapă, posibilele impacte negative vor rezulta, de asemenea, din lucrările de construcție executate ca parte a activităților regulate de întreținere. Pentru a reduce potențialele impacte negative, generate de activitățile operaționale, trebuie luate unele măsuri de prevenire la etapa de proiectare, urmate de o combinație de activități operaționale și de monitorizare adecvate. Aceasta trebuie să fie parte a documentelor de tender.

5.4. Linii directoare pentru atenuarea impactelor asupra mediului la etapa de întreținere

Etapa de întreținere: Măsurile de protecție pentru întreținerea drumurilor trebuie incluse în specificațiile tehnice pentru contractanți. Liniile directoare reprezintă baza obligațiilor contractuale, care trebuie să fie respectate de către contractanții responsabili de întreținerea drumurilor. Contractele pentru întreținere vor include clauze specifice de protecție a mediului, bazate pe liniile directoare. Supravegherea și monitorizarea performanței mediului vor fi efectuate la fața locului de către inginerul de supraveghere al ASD împreună cu specialistul de mediu al ASD. De asemenea, în cadrul misiunilor regulate de supraveghere ale Băncii vor fi efectuate audituri periodice. ASD va pregăti, de asemenea, rapoarte periodice (semestriale) cu privire la respectarea cerințelor de mediu în cadrul proiectului.

6. Planul de monitorizare a mediului

Această secțiune conține activități de monitorizare recomandate cu privire la implementarea PMM, pregătit ca o parte integrantă a evaluării sectoriale de mediu curente (vezi Anexa 2 secțiunea 4). Acesta include principalii indicatori de monitorizare, termene, proceduri și responsabilități pentru activitățile propuse de monitorizare.

Monitorizarea realizării măsurilor de atenuare a impactelor asupra mediului în sub-proiectele de reparare a drumurilor, prevăzute în cadrul PMM specifice, va ține de responsabilitatea: (a) contractanților în domeniul construcțiilor; (b) specialistului de mediu al ASD (cu ajutorul inginerului de supraveghere al ASD), și (c) inspectorilor ecologici raionali.

Constatările activităților de monitorizare relevante vor fi reflectate în rapoartele trimestriale și anuale privind progresele înregistrate. Rapoartele privind progresele înregistrate se vor referi la procesul de realizare a activităților propuse în PMM, precum și nivelul impactelor asupra mediului (dacă există). Supraveghetorii de șantier trebuie să fie instruiți pentru a putea inspecta șantierele de construcții, gropile de împrumut și deșeurii, precum și alte zone potențial afectate. Aspectele specifice care trebuie monitorizate includ: (a) Efectuarea monitorizării în timpul construcției; (b) Monitorizarea impactelor semnificative în timpul exploatării drumurilor.

Indicatorii de monitorizare trebuie să cuprindă atât etapa de construcție cât și cea de exploatare a fiecărui sub-proiect din sectorul drumurilor. Monitorizarea activităților de construcție va trebui să asigure că măsurile de atenuare a impactelor activităților de construcție au fost implementate adecvat, pe când monitorizarea exploatării va asigura faptul că nu va apărea nici un impact negativ neprevăzut. Monitorizarea periodică a drumurilor va fi realizată de către specialistul de mediu al ASD pentru a asigura respectarea planului de monitorizare prezentat. Specialistul de mediu al ASD are următoarele funcții: (i) analiza și aprobarea planurilor de management a mediului (PMM) ale drumurilor, care vor fi finanțate în cadrul programului; (ii) monitorizarea respectării PMM de către diferiți actori, implicați în implementarea proiectului; și (iii) colectarea datelor pentru a documenta realizarea procedurilor de mediu și sociale.

Specialistul de mediu al ASD va supraveghea și monitoriza activitățile generale și va întocmi un raport semestrial cu privire la aplicarea liniilor directoare de mediu și alte cadre și planuri de acțiuni la etapele de planificare, proiectare și construcție ale proiectului. ASD cu ajutorul specialistului de mediu al ASD va elabora cerințele și procedurile de raportare pentru a asigura respectarea cerințelor de către antreprenori, va desfășura consultații publice și va organiza programele de informare a publicului, va efectua instruire periodice pentru inginerii din domeniu și contractanți, dacă este cazul.

7. Aranjamentele de implementare

Proiectul va fi implementat sub supravegherea și responsabilitatea generală a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. MTID va executa proiectul prin intermediul *Administrației de Stat a Drumurilor (ASD)*, ca agenție de implementare directă.

Prim-ministrul a creat un comitet de supraveghere pentru asigurarea unui control larg și ghidare din partea Guvernului pentru întregul Program în sectorul drumurilor, inclusiv activitățile finanțate de donatori. Comitetul de supraveghere, format din patru membri, este condus de Vice Prim-ministru și include miniștrii transporturilor, finanțelor și economiei.

Administrația de Stat a Drumurilor. Responsabilitatea directă pentru implementarea Proiectului va rămâne pe seama ASD. Responsabilitățile sale sunt: achiziționarea, managementul financiar, administrarea contractelor, monitorizarea și evaluarea proiectului și a programului și raportarea. Pentru a consolida capacitatea ASD de a realiza aceste funcții, trebuie să fie recrutați cel puțin cinci specialiști locali în baza unor contracte de consultanță, prin intermediul unui proces de selectare prin concurs. Ei vor fi specializați în domeniul procurărilor, managementului financiar, mediu și a gestionării contractelor. În acest sens, specialistul de mediu al ASD ar trebui să fie responsabil pentru următoarele: (i) integrarea procedurilor de mediu în cadrul proiectului și anume în politicile și în cadrul managementului de mediu; (ii) revizuirea sub-proiectelor care ar necesita efectuarea evaluării de mediu, (iii) coordonarea pregătirii de studii de mediu, rapoarte EIM, și capitolele relevante ale documentației de proiectare, (iv) coordonarea tuturor aprobărilor și permiselor de mediu necesare, atât la nivel național cât și local, (v) verificarea documentației de licitație și contractele cu antreprenorii dacă includ toate considerentele de mediu necesare, (vi) pregătirea, atunci când este nevoie, a unui curriculum și supravegherea/implementarea activităților de instruire privind punerea în aplicare PMM, (vii) efectuarea monitorizării impactului asupra mediului care rezultă din activitățile proiectului, monitorizarea aplicării corecte și eficiența măsurilor de atenuare comandate de contractori. Specialistul de mediu poate fi instruit prin vizitarea unor proiecte BM similare din străinătate, în scopul de a câștiga și de a îmbunătăți experiența și abilitățile relevante sau prin participarea la măsurile de salvagardare regionale precum și la ateliere de lucru organizate periodic de către Banca Mondială.

Sarcinile primare ale specialistului de mediu vor fi:

A. Identificarea tipurilor necesare de evaluare a mediului:

- Efectuarea evaluării inițiale a mediului pentru a identifica impactele potențiale și tipurile de evaluare de mediu necesare pentru sub-proiectele selectate din sectorul drumurilor; Identificarea categoriei de mediu a sub-proiectului din sectorul drumului și specificarea detaliilor pentru evaluările de mediu. Coordonarea constatărilor evaluărilor inițiale de mediu și a clasificării proiectelor de mediu cu EES, cu direcțiile respective ale MM și determinarea necesităților pentru pregătirea raportului de evaluare a impactelor asupra mediului sau a unui simplu plan de management al mediului, sau a documentației pentru expertiza ecologică de stat oficială;

B. Raportul cu privire la evaluarea impactelor asupra mediului sau planul de management al mediului, sau documentația pentru expertiza ecologică de stat oficială:

- Asigurarea faptului că este pregătită documentația de mediu necesară (raportul cu privire la evaluarea impactelor asupra mediului sau planul de management al mediului, sau documentația pentru expertiza ecologică de stat oficială) pentru fiecare sub-proiect selectat (sau porțiuni de drum) pentru reparație. Această documentație trebuie să fie pregătită și adoptată în conformitate cu cerințele naționale până la începerea lucrărilor de construcție. Planul de management al mediului trebuie să reflecte impactele negative potențiale împreună cu lucrările planificate și să includă propuneri pentru măsurile de atenuare a impactelor care urmează a fi realizate, precum și activitățile de monitorizare referitoare la impactele potențiale și măsurile de atenuare a impactelor;
- Asigurarea faptului că implementarea măsurilor de atenuare a impactelor și efectuarea monitorizării sunt incluse în planul financiar pentru sub-proiectele din sectorul drumurilor;

- Asigurarea faptului că raportul cu privire la evaluarea impactelor asupra mediului sau planul de management al mediului, sau documentației pentru expertiza ecologică de stat oficială sunt prezentate pentru EES în conformitate cu cerințele naționale.

C. Introducerea cerințelor de mediu în contractele încheiate pentru efectuarea lucrărilor de reparație:

- Prezentarea întregului set de cerințe de mediu la ședințele de precalificare a antreprenorilor, utilizând cadrul general pentru evaluarea și managementul sub-proiectului;
- Examinarea propunerilor contractanților (din punct de vedere al cerințelor de protecție a mediului) și identificarea lacunelor care nu au fost acoperite de măsurile sau bugetul propus;
- Pregătirea clauzelor cu privire la mediu, care vor fi incluse în contractele antreprenorilor pentru implementarea sub-proiectelor din sectorul drumurilor;
- Să se asigure că sub-contractele propuse de antreprenori sunt pregătite pentru instituțiile care oferă bunuri și servicii (în special, pentru acele care oferă și produc materiale de construcții - materiale de împrumut, uzine de producere a asfaltului etc.) și au licențe și permise ecologice valabile, în conformitate cu cerințele naționale de mediu.

D. Consolidarea capacității instituționale, inclusiv îmbunătățirea regulamentelor cu privire la mediu în sectorul drumurilor:

- Dacă este necesar pregătirea unui program (curriculum) și să organizeze training-uri EIA
- Organizarea publicării materialelor cu privire la problemele de mediu în sectorul drumurilor pentru specialiști și publicul larg;

E. Supravegherea și monitorizarea:

- Controlul și asigurarea faptului că publicul participă la discuțiile cu privire la rapoartele PMM pentru sub-proiectele selectate;
- Supravegherea independentă sau împreună cu Inspectoratul Ecologic de Stat a măsurilor de atenuare a impactului și protecție a mediului stipulate în planul de management al mediului pentru fiecare sub-proiect selectat pentru reparația drumurilor;
- Asigurarea implementării planului de monitorizare a sub-proiectelor, precum și stabilirea bazei pentru sub-proiecte și eficiența măsurilor de atenuare.

F. Raportarea:

- Pregătirea rapoartelor semestriale cu privire la progresul implementării măsurilor propuse în planul de management al mediului;
- Pregătirea rapoartelor semestriale cu privire la impactele asupra mediului, întocmite în timpul implementării sub-proiectelor și eficiența măsurilor de atenuare a impactelor, aplicate pentru a minimaliza consecințele negative;
- Pregătirea planului și cerințelor pentru rapoartele antreprenorilor referitoare la implementarea măsurilor de atenuare a impactelor și protecție a mediului și analiza rapoartelor completate;
- Prezentarea efectelor măsurilor de atenuare a impactelor și protecție a mediului aplicate pentru publicul larg prin publicații specifice sau/și prin intermediul seminarelor anuale.

Specialistul de mediu trebuie să aibă studii superioare în ecologie sau un domeniu înrudit, trebuie să aibă cel puțin cinci ani de experiență de lucru în domeniul managementului de mediu, proiectelor de planificare și tehnologice (preferabil în sectorul drumurilor). Specialistul trebuie să cunoască procedurile pentru evaluările de mediu și monitorizare, construcție a drumurilor, aspecte de întreținere și management al mediului operațional, standardele naționale și internaționale de mediu și cerințele pentru managementul drumurilor și trebuie să aibă o experiență semnificativă de lucru în domeniul protecției mediului și coordonării consultațiilor publice în Republica Moldova. Specialistul de mediu trebuie să cunoască fluent limba engleză, română și/sau rusă și trebuie să cunoască computerul și toate pachetele relevante.

8. Integrarea PMM în documentația de proiect

Prevederile ESM vor folosi următoarele: (a) includerea cerințelor PMM în lista de verificare din Manualul Operațional al Proiectului; (b) includerea PMM sau a prevederilor lui majore în contractele de construcții pentru subproiectele individuale, atât în caietul de sarcini cât și în listele de cantități, iar Contractorii vor fi obligați să includă costurile în ofertele lor financiare; (c) evidențierea necesității implementării PMM în cadrul agendei strategice de cercetare este responsabilitatea ASD; (d) specificarea măsurilor de atenuare și de evitare în timpul punerii în aplicare a activităților propuse; și (e) monitorizarea și evaluarea măsurilor de atenuare / evitare identificate în cadrul revizuirii specifice și în lista de control a PMM.

9. Consultații publice a ESM

ASD a prezentat rezumatul ESM a proiectului la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și la Ministerul Mediului precum și la alte agenții relevante pentru revizuire și comentarii. Documentul integral în limba engleză, rezumatul și principalele materiale în română au fost postate pe site-ul ASD pentru accesul publicului larg. Pe data **8 decembrie**, 2014, ASD a organizat consultări publice privind proiectul dat și ESM (vezi Anexa 4). După consultațiile publice, documentația de proiect a fost revizuită în conformitate cu observațiile și propunerile părților consultate. ESM finală va fi postată pe site-ul ASD și prezentată pentru Banca Mondială în Infoshop pe **.....** 2015.

Anexa 1. Impacte asupra mediului

Tabelul 1. Impacte sociale și de mediu pentru etapa de reparație a drumurilor

Componentele de mediu și sociale	Activitatea proiectului	Impacte potențiale	Gradul impactului	Măsuri recomandate de atenuare a impacte
Soluri și terenuri	<ul style="list-style-type: none"> Transportarea, amplasarea și exploatarea uzinelor mobile de producere a asfaltului / sau exploatarea uzinelor fixe de producere a asfaltului Lucrări de construcție aferente amplasării uzinelor de producere a asfaltului (construirea sediului / drumuri temporare de acces la șantier etc.) Lucrări de profilare Lucrări de nivelare Astuparea gropilor / prelucrarea crăpăturilor Pavarea / repararea suprafeței părților carosabile (aplicarea amestecurilor de beton asfaltic, aplicarea plăcilor din beton de ciment etc.) 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> Daune aduse terenurilor cauzate de: <ul style="list-style-type: none"> însușirea terenului pentru amplasarea uzinelor mobile de producere a asfaltului, dacă este necesar / opțiuni de utilizare limitată a terenurilor lucrări de pregătire a șantierului / terasamente excavarea materialelor de construcție drumuri de acces la șantier Daune aduse structurii solului datorită circulației vehiculelor și depozitării materialelor de construcție (plăci din beton de ciment, pietriș etc.) în imediata vecinătate a lucrărilor de reparație a drumurilor Poluarea accidentală a solului cu hidrocarburi de petrol și alte materiale periculoase și toxice în zona de funcționare a uzinelor mobile de producere a asfaltului Daune aduse terenului / poluarea solului cu bitumen, amestec de asfalt și beton în timpul încărcării - descărcării / transportării și aplicării Poluarea solului datorită scurgerilor de lubrifiante Scurgeri ale apelor, necontrolate temporar, datorită construirii / reparației canalelor de drenaj Poluarea solului cu componenți ai gazelor de ardere emise de vehiculele de construcție (în special, metale grele) Contaminarea solului datorită materialelor de construcție / eliminarea deșeurilor de construcție Poluarea solului datorită scurgerilor apelor contaminate de pe 	Temporar / local	<ul style="list-style-type: none"> Planificarea atentă a lucrărilor de construcție pentru a minimaliza suprafața terenurilor afectate și a asigura prevenirea poluării solului Minimalizarea dimensiunii șantierelor de construcție / minimalizarea suprafeței terenurilor afectate / asigurarea prevenirii poluării solului Selectarea unui loc adecvat pentru amplasarea uzinelor mobile de producere a asfaltului, dacă este necesar, pentru a minimaliza impactul asupra terenului / solului Asigurarea corectitudinii lucrărilor de reparație a drumurilor / evitarea scurgerilor etc. Crearea drumurilor adecvate de acces la șantier pentru a minimaliza impactul asupra terenurilor Evitarea distrugerii vegetației de-a lungul drumurilor Restabilirea gropilor de împrumut, carierelor și a drumurilor

	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizarea materialelor periculoase, cum ar fi cele lubrifiante și de ardere, bitumenul etc. / încălzirea și pulverizarea bitumenului • Utilizarea instalațiilor și a utilajelor grele • Circulația vehiculelor de construcție • Transportarea materialelor de construcție cum este bitumenul, materiale de împrumut, amestecuri de beton asfaltic, beton, plăci din beton de ciment, pietriș etc. • Reparația sistemului de drenaj al drumurilor (canale de drenaj, canale de scurgere etc.) • Extrageri din carieră • Depozitarea materialelor de construcție • Evacuarea deșeurilor de construcție • Construirea / reparația trotuarelor în localități • Stabilirea taberelor de 	<p>drumurile aflate în reparație</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eroziunea solului cauzată de re-canalizarea surselor de apă • Formarea șanțurilor de-a lungul canalelor de drenaj • Contaminarea solului datorită condițiilor de trai temporare aranjate inadecvat <p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stabilizarea pantelor pentru prevenirea alunecărilor de teren / riscul scăzut al alunecărilor de teren • Riscul scăzut de poluare a solului, eroziune a solului și alunecărilor de teren condiționate de reparația sistemului de drenaj • Riscul scăzut al posibilităților de degradare a terenurilor / formare a șanțurilor 	<p>Permanent / local</p>	<p>temporare de serviciu / de acces prin plantarea ierbii și copacilor și prin intermediul altor măsuri de atenuare a impactelor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiectarea și instalarea adecvată a construcțiilor de drenaj și reținere / construcțiilor de inginerie civilă / curățirea canalelor de drenaj / evacuare pentru a minimaliza riscul de eroziune și alunecări de teren pe văi • Evitarea lucrărilor de reparație a drumurilor în timpul ploilor abundente / atenuarea vitezei și volumului scurgerilor apelor poluate • Realizarea activităților de prevenire a alunecărilor de teren / stabilizarea fizică a pantelor (pereți de reținere, piloni etc.), dacă este necesar • Asigurarea evacuării adecvate a deșeurilor de construcție • Asigurarea unei depozități adecvate a materialelor de construcție • Plantarea / restabilirea vegetației (fășii de protecție contra eroziunii) de-a lungul drumurilor pentru a minimaliza răspândirea gazelor de ardere / macroparticulelor / prafului, dacă este necesar • Rambleierea și restabilirea canalelor erodate la condițiile naturale / restabilirea vegetației,
--	--	--	--------------------------	---

	construcție / condiții de trai (sisteme de canalizare, evacuarea deșeurilor etc.)			<p>dacă este necesar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organizarea adecvată a sistemelor temporare de canalizare • Curățirea șantierelor / restaurarea zonelor deteriorate, după ce au fost finalizate lucrările de reparație
Resursele acvatice	<ul style="list-style-type: none"> • Transportarea, amplasarea și exploatarea uzinelor mobile de producere a asfaltului / sau exploatarea uzinelor fixe de producere a asfaltului • Lucrări de construcție aferente amplasării uzinelor de producere a asfaltului (construirea sediului / drumuri de acces la șantier etc.) • Nivelarea drumurilor • Astuparea gropilor / prelucrarea crăpăturilor • Pavarea / repararea suprafeței părților carosabile (aplicarea amestecurilor de beton asfaltic, aplicarea plăcilor din beton de ciment etc.) • Utilizarea materialelor periculoase, cum ar fi cele lubrifiante și de 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluarea apelor subterane datorită scurgerilor apelor de pe terenul unde funcționează uzina de producere a asfaltului • Poluarea apelor subterane datorită scurgerilor apelor contaminate / migrarea scurgerilor / scurgerea lubrifianților și a deșeurilor de construcție, depozitate inadecvat • Poluarea apelor subterane datorită scurgerilor de la vehiculele de serviciu în timpul transportărilor / încărcare - descărcare • Poluarea apelor subterane cu scurgeri de bitumen • Creșterea potențialului de înnămolire / scurgerea sedimentelor în sursele de apă (dacă sunt) datorită schimbărilor la care au fost supuse construcțiile de drenaj • Poluarea apelor subterane cu scurgeri de la accidentele rutiere a vehiculelor utilizate pentru lucrările de construcție • Perturbarea pânzei freatice subterane datorită utilizării instalațiilor grele • Creșterea utilizării excesive a resurselor acvatice datorită utilizării suplimentare a apei pentru lucrările de întreținere a drumurilor • Poluarea apelor subterane cu componenți ai deșeurilor produse de infrastructură datorită condițiilor de trai create pentru perioada de reparație a drumurilor /sistemelor de canalizare inadecvate 	Temporar / Local	<ul style="list-style-type: none"> • Planificarea atentă a lucrărilor de construcție pentru a minimaliza impactul asupra resurselor acvatice • Minimalizarea colectării de apă și nămol, unde este posibil, pentru executarea lucrărilor de reparație a drumurilor în timpul sezonului secetos • Atenuarea vitezei și volumului de scurgeri / proiectarea adecvată a canalelor de scurgere • Prevenirea scurgerilor în timpul transportării / încărcării - descărcării materialelor de construcție • Depozitele materialelor de construcție trebuie să fie acoperite cu pânză sau alte materiale pentru a preveni / atenua scurgerile contaminate • Asigurarea depozitării adecvate a materialelor de construcție și evacuarea deșeurilor periculoase / evitarea depozitării pe pante sau în apropierea surselor acvatice, dacă există / scurgerile contaminate din depozitari trebuie drenate în șanțuri cu captatoare de ulei

	<p>ardere, etc. / pulverizarea bitumenului</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizarea instalațiilor și a utilajelor grele • Circulația vehiculelor de construcție, a mașinilor etc. / transportarea materialelor de construcție, cum ar fi bitumenul, materiale de împrumut, amestecuri de beton asfaltic, beton, plăci din beton de ciment, pietriș etc. • Reparația sistemului de drenaj al drumurilor (canale de drenaj, canale de scurgere etc.) • Extrageri din carieră / transportarea și amplasarea materialelor de împrumut • Încălzirea și pulverizarea bitumenului • Depozitarea materialelor de construcție • Evacuarea deșeurilor de construcție • Stabilirea taberelor de construcție / condiții de trai 	<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riscul scăzut al poluării apelor cauzată de reparația sistemelor de drenaj, comparativ cu condițiile rutiere anterioare • Riscul scăzut al ridicării nivelului apelor subterane cauzată de reparația sistemelor de drenaj, comparativ cu condițiile rutiere anterioare • Riscul scăzut al sedimentării / tulburării surselor acvatice (dacă sunt) care rezultă din potențialul scăzut de eroziune așteptat 	<p>Permanent / local</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ideal ar fi să se sape șanțuri de separare împrejurul depozitelor pentru a preveni spălarea materialelor prin scurgerile apelor / aranjarea șanțurilor de barare pentru a împiedica scurgerea apei nămolite în sursele acvatice (dacă există) • Toți lubrifianții și uleiurile de mașină trebuie colectate și reciclate sau evacuate de pe șantier • Proiectarea sistemului de drenaj pentru a asigura stabilitatea solului / prevenirea eroziunii solului și, astfel, evitarea poluării apelor de suprafață cu particule solide în suspensie • Menținerea drenajului natural, unde este posibil • Apa pentru lucrările de construcție a drumurilor trebuie să fie obținută din astfel de surse și folosite în astfel de cantități încât să nu afecteze furnizarea adecvată a apei pentru consumul casnic către localități • Evitarea distrugerii vegetației în timpul lucrărilor de reparație a drumurilor • Restabilirea vegetației sau stabilizarea fizică a pantelor erodate de-a lungul drumurilor • Restaurarea terenurilor deteriorate, plantarea ierbii și a copacilor • Organizarea adecvată a condițiilor
--	--	--	--------------------------	---

				împrăștierea lor
Fauna și flora / habitatele	<ul style="list-style-type: none"> • Construirea și exploatarea uzinelor de producere a asfaltului • Lucrări de reparație a drumurilor (nivelare / astuparea gropilor / prelucrarea crăpăturilor / pavarea) • Utilizarea materialelor periculoase, cum ar fi cele lubrifiante și de ardere, bitumen / încălzirea și pulverizarea bitumenului • Utilizarea instalațiilor și a utilajelor grele • Circulația vehiculelor de construcție, a instalațiilor etc. • Transportarea materialelor de construcție • Reparația sistemului de drenaj al drumurilor (canale de drenaj, canale de scurgere etc.) • Depozitarea materialelor de construcție • Evacuarea deșeurilor 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluarea solului și a apei datorită funcționării uzinelor de producere a asfaltului • Poluarea solului și a apei cu substanțe periculoase și toxice • Impactul asupra florei și faunei respectivei regiuni datorită mediului înconjurător contaminat (aer, apă, sol) • Poluarea fonică / emiterea vibrațiilor datorită utilizării instalațiilor / utilajului • Poluarea fonică cauzată de circulația vehiculelor de construcție • Perturbarea habitatelor / pierderea speciilor de animale și plante în timpul lucrărilor de reparație a drumurilor • Perturbarea circulației animalelor sălbatice, a căilor și modurilor de migrație locală, cauzând creșterea numărului de animale omorâte pe drumuri etc. • Schimbări ale ecosistemelor acvatice cauzate de creșterea scurgerilor de sedimente în sursele de apă datorită construcției / schimbării modelelor de drenaj 	Temporar / local	<ul style="list-style-type: none"> • Planificarea atentă a lucrărilor de construcție pentru a minimaliza impactul asupra florei, faunei, habitatelor / amplasarea, trasarea, proiectarea atentă a infrastructurii aferente pentru a minimaliza impactele (în special, în zonele vulnerabile, dacă este necesar) • Programarea atentă a timpului de lucru și a sezonului de lucru, după cum este cazul / nu se permit construcții în timpul sezonului de reproducere • Copacii și altă vegetație trebuie să fie protejați în timpul pulverizării bitumenului • Evitarea excesurilor / minimalizarea distrugerii vegetației în timpul lucrărilor de reparație a drumurilor • Gropile mari trebuie să fie ori acoperite cu nisip, ori îngrădite, dacă vor fi lăsate deschise peste noapte • Evitarea semnalelor puternice ale vehiculelor și instalațiilor în zonele unde viețuiesc animalele sălbatice • În mod ideal, trebuie să se asigure căi de trecere pe drumuri pentru animale / să se îngrădească cu sârmă șantierelor amplasate în spațiile în care viețuiesc animalele sălbatice

	<ul style="list-style-type: none"> • Construcții / reparația sistemului de drenaj al drumurilor • Depozitarea materialelor de construcție • Evacuarea deșeurilor de construcție • Stabilirea taberelor de construcție / condițiilor de trai 			
Sănătatea umană / localități	<ul style="list-style-type: none"> • Lucrări de reparație a drumurilor: <ul style="list-style-type: none"> ○ excavări și alte terasamente ○ nivelare / astupare / grunduire ○ pavare ○ zdrobirea și selectarea materialelor ○ încălzirea bitumenului ○ reparația agregatelor ○ construcția și reconstrucția canalelor de drenaj; etc. • Încărcarea-descărcarea, transportarea și evacuarea 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accidente rutiere cauzate de întreruperea fluxului de trafic datorită lucrărilor de întreținere a drumurilor • Impactul asupra sănătății muncitorilor datorită lucrului cu materialele toxice și periculoase (daune aduse sistemului respirator, pielii, ochilor etc.) agravat de condițiile climaterice nefavorabile (vânt puternic, ploaie, etc.) • Impactul asupra sănătății umane cauzat de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Poluarea cu gaze de ardere și aerul saturat de praf de-a lungul drumurilor ○ Deversarea scurgerilor apelor poluate pe terenurile agricole adiacente și contaminarea plantelor agricole ○ Poluarea acustică și emiterea vibrațiilor datorită lucrărilor de construcție, circulației mijloacelor de transport și utilizării instalațiilor / utilajului • Pericolele de incendiu și explozii datorită accidentelor produse în timpul lucrărilor de reparație a drumurilor • Accidentele rutiere ale vehiculelor de construcție • Accidentele produse în timpul lucrărilor de reparație a drumurilor (scurgeri, explozii etc.) • Accidentele cauzate de întreruperea fluxului de trafic datorită lucrărilor de construcție a drumurilor 	Temporar / Local	<ul style="list-style-type: none"> • Instruirea personalului cu privire la securitatea la locul de muncă și luarea măsurilor pentru respectarea cerințelor de securitate la locul de muncă • Contractor cu experiență adecvată, supraveghere bună, planificare atentă și programare a activităților de lucru • Introducerea cerințelor de mediu și securitate în documentele de contractare / dotarea muncitorilor cu uniforme, ochelari, mănuși etc. • Prevederea compensațiilor în caz de daune aduse sănătății • Îngrădirea zonelor periculoase (depozitarea materialelor periculoase) • Gropile excavate trebuie să fie ori acoperite cu pietre zdrobite sau nisip, ori îngrădite, dacă vor fi lăsate deschise peste noapte

	<p>materialelor periculoase, toxice și inflamabile</p> <ul style="list-style-type: none"> • funcționarea uzinelor de producere a asfaltului • circulația vehiculelor de construcție • Depozitarea materialelor de construcție • Evacuarea deșeurilor de construcție 	<ul style="list-style-type: none"> • Exploatarea excesivă a surselor locale de aprovizionare cu apă 	<ul style="list-style-type: none"> • Evitarea lucrului în condiții climaterice nefavorabile, pentru a minimaliza riscul accidentelor / bitumenul nu trebuie aplicat în timpul vânturilor puternice sau a ploilor torențiale • Stabilirea adecvată a taberelor de construcție / condițiilor de trai temporar • Asigurarea prevenirii accidentelor pentru a proteja locuitorii din zonele rezidențiale / planificarea atentă a lucrărilor de construcție pentru a minimaliza impactul asupra locuitorilor rezidenți • Limitarea transportării materialelor periculoase / materialelor explozive în zonele rezidențiale / respectarea regulamentului cu privire la transportarea materialelor periculoase • Viteze reduse pentru vehiculele de construcție, în special în zonele rezidențiale • Programarea atentă a timpului de lucru, pentru a minimaliza deranjul, în special pe timp de noapte • În mod ideal, trebuie să fie prevăzute bariere acustice de-a lungul drumurilor în zonele rezidențiale • Construirea / repararea trotuarelor în zonele rezidențiale / lățimea necesară a trotuarelor trebuie să corespundă intensității circulației
--	---	--	--

		<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riscul scăzut al accidentelor rutiere cu implicarea locuitorilor rezidenți datorită condiției îmbunătățite a drumurilor • Riscul scăzut al daunelor aduse sănătății datorită reducerii poluării aerului cu gaze de ardere • Riscul scăzut al daunelor aduse sănătății datorită diminuării scurgerilor apelor poluate pe terenurile agricole 	<p>Permanent / Local</p>	<p>pietonilor (determinarea finală a amplasamentului trebuie stabilită împreună cu părțile cointeresate locale)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amplasarea semnelor rutiere de avertizare, pentru a informa utilizatorii drumurilor despre lucrările de reparație / informarea utilizatorilor drumurilor despre schimbarea direcției traficului • Recomandarea drumurilor alternative mai scurte / căilor de ocolire pentru oameni • Asigurarea depozitării adecvate a materialelor de construcție / evacuarea deșeurilor de construcție • Uzinele de zdrobire a pietrelor; uzinele de producere a asfaltului trebuie să fie dotate cu dispozitive de eliminare a prafului și să funcționeze conform cerințelor de protecție a mediului și specificațiilor de fabricație • Asigurarea stropirii cu regularitate a drumurilor în reparație pentru a minimaliza formarea prafului • În mod ideal, în zonele rezidențiale trebuie instalate indicatoare de limitare a vitezei, de exemplu, denivelări pentru reducerea vitezei • Asigurarea serviciilor medicale de urgență / asigurarea legăturii telefonice • Asigurarea unităților sanitaro-igienice adecvate (evacuarea apelor reziduale) / evacuarea
--	--	---	------------------------------	---

				<p>adecvată a deșeurilor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apa pentru lucrările de construcție a drumurilor trebuie să fie obținută din astfel de surse și în astfel de cantități care nu vor afecta aprovizionarea adecvată cu apă pentru uz casnic a zonelor respective
Aspecte sociale / economice	Reparația drumurilor	<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crearea locurilor de muncă / recrutarea forței de muncă din rândul localnicilor / descreșterea temporară a șomajului în localitățile amplasate de-a lungul drumului • Dezvoltarea deprinderilor relevante de muncă la locuitorii rezidenți • reducerea costurilor de deservire a mijloacelor de transport; • consum redus de combustibil; • siguranță în timpul călătoriilor cu automobilul, bicicleta, calul • condiții mai bune de transportare / mai puțin timp pentru transportarea pasagerilor, bunurilor, animalelor etc. • oportunitatea de a crea noi locuri de muncă în localitățile amplasate de-a lungul drumului: stații de alimentare, magazine, baruri, locuri de parcare • oportunități îmbunătățite de comunicare între localități / locuitorii rezidenți <p>etc.</p>	Permanent / Local	

	<p>Scurgerile apelor de pe drumuri Transportarea pasagerilor / bunurilor Infrastructura asociată drumurilor</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ componenți ai combustibilului (în special, metale grele) ○ hidrocarburi de petrol <p>Poluarea accidentală a apelor subterane prin intermediul scurgerilor în timpul accidentelor rutiere Reducerea cazurilor de re-poluare a apelor subterane datorită instalării sistemelor de drenaj a drumurilor Posibilitatea întreruperii sau micșorării de durată a pânzei freatice subterane datorită exploatării drumurilor Poluarea apelor subterane cu deșeuri produse de infrastructura asociată drumurilor (parcări, localuri alimentare, unități sanitare, stații de alimentare, magazine, baruri etc.).</p> <p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluarea redusă a apelor datorită sistemelor de drenaj reabilite, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor • Riscul scăzut al ridicării nivelului apelor subterane datorită sistemelor de drenaj reabilite, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor • Înnămolirea scăzută a surselor acvatice (dacă există) datorită potențialului scăzut de eroziune, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor • Perturbarea scăzută a surselor acvatice (dacă există) / scurgerea scăzută a sedimentului de prundiș cu granulație fină în apele de suprafață, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor 	<p>Permanent / Local</p>	<p>regularitate, calitatea mijloacelor de transport și conformitatea lor cu standardele privind calitatea tehnică</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poliția rutieră trebuie să controleze adecvat condițiile în care se află mijloacele de transport pentru a minimaliza riscul accidentelor rutiere / scurgerilor accidentale • Controlul adecvat al sistemului de drenaj al drumului pentru a evita eroziunea solului / depunerea sedimentelor în sursele de apă / scurgerile directe în sursele de apă / tulburarea apelor • Plantarea copacilor și tufișurilor pentru a preveni eroziunea suprafețelor și alunecarea terenurilor • Controlul adecvat al dezvoltării și funcționării infrastructurii asociate drumurilor de-a lungul drumurilor (unități alimentare și locuri pentru parcare, stații de alimentare cu benzină, stații de recreere etc.)
<p>Aer / acustică</p>	<p>Circulația mijloacelor de transport Emisii de la mijloacele de transport</p>	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluarea aerului cu componenți ai gazelor de ardere (CO₂, NO_x). • Poluarea fonică / emiterea vibrațiilor din cauza circulației mijloacelor de transport (în special, camioane) în zonele rezidențiale 	<p>Permanent / Local</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proiectarea și plantarea vegetației (fâșii de protecție) de-a lungul drumurilor, pentru a minimaliza răspândirea gazelor de ardere • Evitarea semnalelor zgomotoase în

		<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor în aer / reducerea poluării aerului cu gaze de ardere, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor 	Permanent / Local	<p>localități / minimalizarea deranjului pricinuit locuitorilor</p> <ul style="list-style-type: none"> • În mod ideal, trebuie să se construiască bariere de control a zgomotului în localități • Trebuie stabilite limite de viteză a mijloacelor de transport, în special, prin zonele rezidențiale • Vehiculele trebuie să respecte normele de frânare, în special, în zonele rezidențiale
Fauna și flora / habitate	Existența drumului Circulația mijloacelor de transport Infrastructura asociată drumurilor	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daune continue pricinuite biodiversității • Daune / deranjuri continue pricinuite habitatelor • Moartea animalelor sălbatice datorită accidentelor rutiere • Daune aduse căilor de trecere a animalelor sălbatice / drumurilor și modurilor de migrație locală • Modificarea ecosistemelor acvatice datorită potențialului de sedimentare în sursele de apă • Contaminarea secundară a florei și faunei respectivei regiuni datorită potențialului de poluare a solului și a apei în spațiul de exploatare a drumurilor / poluarea vegetației de lângă drumuri cu gaze de ardere și componenții acestora (în special, metale grele) 	Permanent / Local	<ul style="list-style-type: none"> • Amplasarea semnelor de circulație de-a lungul drumurilor (indicarea limitelor de viteză, avertizarea cu privire la existența habitatelor valoroase și a animalelor care locuiesc în regiunea respectivă etc) • Asigurarea unui control mai strict în vederea conservării diversității biologice / prevenirea braconajului și a defrișărilor ilegale • Asigurarea adecvată a locurilor de recreere proiectate pentru a minimaliza impactul asupra mediului • Aplicarea măsurilor continue pentru prevenirea și minimalizarea eroziunii • Plantarea continuă a vegetației / restabilirea vegetației de-a lungul drumurilor • Asigurarea conformității condiției în care se află mijloacelor de

	<p>Transportarea pasagerilor / bunurilor</p>	<p>de ape contaminate</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluarea fonică / emiterea vibrațiilor din cauza circulației mijloacelor de transport (în special, a camioanelor) • Tulburarea somnului de noapte în localități 	<p>sau a altor tipuri adecvate de bariere exterioare în porțiunile primejdioase de drum, dacă există, pentru a minimaliza riscul accidentelor rutiere</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asigurarea spațiilor de parcare, unde este adecvat, pentru cazurile accidentale când s-a intrat cu mașina în spațiul de lângă drum, precum și pentru a ieși de acolo, • Poliția rutieră și autoritățile ecologice trebuie să verifice, cu regularitate, calitatea mijloacelor de transport și conformitatea lor cu calitatea standardelor tehnice, de aer, zgomot • Reducerea limitelor de viteză pentru mijloace de transport, în special, la intrarea și în zonele rezidențiale, pentru a micșora riscul de accidentare a pietonilor • Pe drumul de trecere prin sat trebuie să se controleze viteza și să fie luate măsurile de îmbunătățire a vizibilității: 30 km/h, 50 km/h • Asigurarea trotuarelor pentru pietoni în localități (în special, în centrele satelor, în regiunea școlilor, în apropierea curbilor etc.) • Poliția rutieră trebuie să controleze adecvat circulația mijloacelor de transport pentru a minimaliza riscul accidentelor rutiere • Amplasarea semnelor rutiere cu indicații ale limitelor de viteză de-
--	--	--	---

		<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numărul scăzut al accidentelor rutiere datorită condițiilor îmbunătățite ale drumurilor / conducerea mașinilor și călăria în siguranță • Numărul scăzut al oamenilor decedați și răniți datorită condițiilor îmbunătățite ale drumurilor • Mai puține daune aduse sănătății datorită reducerii poluării aerului cu gaze de ardere, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor • Mai puține daune aduse sănătății datorită reducerii scurgerilor de ape poluate pe terenurile agricole, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor • Oportunități îmbunătățite de comunicare între localități / locuitorii rezidenți 	<p>Permanent / Local</p>	<p>a lungul drumurilor din afara localităților, în funcție de tipul reliefului – plat, deluros; geometria drumului (serpentine curbate) etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plantarea copacilor de-a lungul drumurilor (la o distanță permisă) pentru a preveni poluarea excesivă a aerului, în special, în zonele rezidențiale • Instalarea telefoanelor și a altor mijloace de comunicare de-a lungul drumurilor, pentru a informa imediat despre un accident, dacă se produce • Amplasarea semnelor de circulație rutieră cu indicarea distanței până la centrele medicale / unitățile de recreere / denumiri localităților • Organizarea adecvată a stațiilor pentru transportul public, pentru a exclude riscul accidentării oamenilor. Stațiile asfaltate pentru autocare trebuie să fie amplasate pe partea dreaptă a magistralei, probabil pe un drum lateral • Instalarea semnelor de avertizare pentru șoferi / asigurarea dispozitivelor care facilitează traversarea drumurilor de către pietoni (amplasarea semnelor de circulație rutieră și a semafoarelor) • Instalarea, de-a lungul drumului, a dispozitivelor de reglare a vitezei, în special, la intrarea în localități, în apropierea școlilor rurale,
--	--	---	------------------------------	---

				școlilor, dacă există
Aspecte sociale / economice		<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costul redus de deservire a mijloacelor de transport, comparativ cu condițiile anterioare ale drumurilor • Accesul îmbunătățit în localități • Accesul îmbunătățit la piața muncii, piața de bunuri, a animalelor domestice și alte piețe • Costul redus de transportare spre piețe • Oportunități sporite de a lua parte la activități de afacere • Dezvoltarea oportunităților de angajare și afaceri, ce au legătură cu exploatarea drumurilor (infrastructura asociată drumurilor – magazine, baruri, restaurante; vânzarea articolelor produse la domiciliu și a produselor agricole casnice, etc.) • Sporirea venitului gospodăriilor • Reducerea timpului necesar pentru a ajunge la punctul de destinație • Acces îmbunătățit la spitale / centre de sănătate și instituții educaționale pentru populația rurală • Acces îmbunătățit la stații de odihnă din spațiul rural • Mai multe oportunități pentru dezvoltarea afacerilor turistice (acces mai liber la locurile culturale, naturale și alte patrimonii) etc. 	Permanent / Local	

		<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riscul scăzut al poluării solului, eroziunii solului și alunecărilor de teren datorită întreținerii sistemului de drenaj • Riscul scăzut al posibilităților de degradare a terenurilor / formare a șanțurilor 	Local	<p>adevate pentru evacuarea deșeurilor de construcție</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organizarea adecvată a condițiilor de trai pe termen scurt pentru a preveni poluarea solului și deteriorarea terenurilor • În mod ideal, pentru a diminua daunele aduse terenurilor adiacente trebuie să se îngreădească zona destinată reparației • Curățirea spațiului de muncă după finalizarea lucrărilor de reparație
Resursele acvatic	<ul style="list-style-type: none"> • Întreținerea periodică și curentă: • Profilarea ușoară și medie • Reparația /reînnoirea canalelor de evacuare <ul style="list-style-type: none"> ▪ Curățirea canalelor de drenaj ▪ Nivelarea marginilor de drum ▪ Astuparea gropilor ▪ Prelucrarea crăpăturilor ▪ Întreținerea pe timp de iarnă (curățirea zăpezii, presărarea amestecului din sare și nisip) • Utilizarea instalațiilor și utilajului • Circulația vehiculelor de construcție 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poluarea apelor subterane datorită scurgerilor apelor contaminate cu hidrocarburi de petrol / ulei de mașină, lubrifianți / componenți ai combustibilului (în special, metale grele) • Poluarea apelor subterane cu scurgeri provenite din accidente rutiere și defectarea utilajului, vehiculelor și instalațiilor folosite pentru lucrările de întreținere a drumurilor (ulei de mașină, lubrifianți) • Poluarea apelor subterane datorită aranjării inadecvate a materialelor de construcție și a eliminării deșeurilor de construcție • Poluarea apelor subterane cu deșeuri produse de infrastructura legată de taberele temporare ale lucrătorilor (aranjarea inadecvată a condițiilor sanitaro-igienice etc.) • Poluarea apelor subterane datorită aranjării inadecvate a condițiilor de trai pentru muncitori (sistemul de canalizare etc.) • Creșterea potențialului de înnămolire / scurgere a sedimentelor în sursele de apă (dacă există) datorită reparației / curățirii canalelor de drenaj / evacuare • Tulburarea sporită a surselor de apă (dacă există) 	Temporar / Local	<ul style="list-style-type: none"> • Planificarea atentă a lucrărilor de întreținere pentru a minimaliza suprafața influențată de activitățile de întreținere a drumurilor • Asigurarea corectitudinii efectuării lucrărilor de întreținere a drumurilor / utilizării instalațiilor și utilajului pentru lucrările de reparație • Asigurarea unei depozități adecvate a materialelor de construcție • Asigurarea evacuării adecvate a deșeurilor materialelor de construcție • Materialele excavate trebuie depozitate adecvat și acoperite pentru a preveni spălarea lor • Aranjarea șanțurilor de barare pentru a preveni scurgerea apei murdare în sursele acvatic (dacă există)

	<ul style="list-style-type: none"> • Depozitarea materialelor de construcție • Evacuarea deșeurilor de construcție • Condiții de trai pe termen scurt pentru muncitorii la drumuri 	<ul style="list-style-type: none"> • Creșterea utilizării excesive a resurselor acvatice datorită utilizării suplimentare a apei pentru lucrările de întreținere a drumurilor <p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riscul scăzut al poluării apelor / sedimentării / tulburării surselor de apă în rezultatul întreținerii sistemelor de drenaj • Riscul scăzut al creșterii nivelului apelor subterane în rezultatul întreținerii sistemului de drenaj 	<p>Permanent / Local</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Asigurarea șanțurilor de drenaj / gropilor de scurgere pentru a preveni scurgerea directă a apei contaminate • Toți lubrifianții și uleiurile de mașină trebuie colectate și reciclate sau evacuate de pe șantier • Organizarea adecvată a condițiilor de trai temporar pentru muncitori • Curățirea spațiului de muncă după finisarea lucrărilor de reparație • Apa pentru lucrările de întreținere a drumurilor trebuie să fie obținută din astfel de surse și în astfel de cantități care nu vor afecta aprovizionarea adecvată cu apă pentru uz casnic a zonei respective
Aer / acustică	<ul style="list-style-type: none"> • Întreținerea periodică și curentă: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lucrări de reparație a drumurilor • Reparația / reînnoirea canalelor de evacuare / curățirea canalelor de drenaj <ul style="list-style-type: none"> ▪ Întreținerea pe timp de iarnă • Circulația vehiculelor de construcție • Utilizarea instalațiilor și utilajului 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emisii în aer / poluarea aerului cu componenți ai gazelor de ardere (CO₂, NO_x) • Impurificarea locală a aerului în timpul amestecării materialelor prime • Poluarea fonică / emiterea vibrațiilor datorită circulației vehiculelor de construcție și a utilizării instalațiilor și utilajului 	<p>Temporar / Local</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planificarea cu atenție a lucrărilor de întreținere pentru a minimaliza poluarea aerului și poluarea fonică • Asigurarea controlului asupra metodelor de întreținere a drumurilor și asupra lucrărilor (evitarea lucrărilor de întreținere pe timp de noapte în zonele rezidențiale) • Minimalizarea deranjului / limitarea efectuării lucrărilor de întreținere a drumurilor la anumite ore / stabilirea timpului pentru lucrări • Utilizarea fie a mașinilor de

		<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> Riscul scăzut al poluării aerului datorită reducerii emisiei în aer a gazelor de ardere, ca rezultat al întreținerii adecvate a drumurilor 	Permanent / Local	<p>stropire "care inhalează" praful ... fie asigurarea controlului asupra prafului cu ajutorul apei sau altor mijloace / stropirea cu apă de două ori pe zi în timpul construcției pentru a evita praful</p> <ul style="list-style-type: none"> Limitări de viteză pentru mijloacele de transport utilizate pentru întreținerea drumurilor, în special, în zonele rezidențiale Vehiculele care transportă materiale pentru întreținerea drumurilor (de exemplu, nisip) trebuie să fie acoperite pentru a evita prăfuirea excesivă
Fauna și flora / habitate	<ul style="list-style-type: none"> Întreținerea periodică și curentă: Reparația pavajului Reparația / reînnoirea canalelor de evacuare / curățirea canalelor de drenaj Îngrijirea vegetației de-a lungul drumurilor <ul style="list-style-type: none"> Întreținerea pe timp de iarnă Utilizarea instalațiilor și utilajului Circulația vehiculelor de construcție Depozitarea materialelor de construcție 	<p>Negative:</p> <ul style="list-style-type: none"> Perturbarea habitatelor Daune aduse căilor de trecere a animalelor sălbatice, drumurilor și modurilor de migrație locală Moartea animalelor sălbatice datorită accidentelor rutiere Poluarea vegetației de-a lungul drumurilor de către gazele de ardere emise și componentii acestora (în special, metalele grele) și alte substanțe periculoase Poluarea mediului înconjurător (sol, apă, aer) Poluarea fonică / emiterea vibrațiilor datorită utilizării instalațiilor / utilajului Poluarea fonică cauzată de circulația vehiculelor de construcție Perturbarea circulației animalelor sălbatice, a căilor și modurilor de migrație locală, cauzând creșterea numărului de animale omorâte pe drumuri etc. Modificarea ecosistemelor acvatice datorită creșterii scurgerilor de sedimente în sursele de apă datorită reparației / reînnoirii sistemului de drenaj 	Temporar / Local	<ul style="list-style-type: none"> Planificarea cu atenție a lucrărilor de întreținere a drumurilor pentru a minimaliza perturbarea habitatelor / speciilor de animale care viețuiesc în împrejurime Programarea atentă a timpului de lucru și sezonului de lucru, după cum este cazul / nu se permit construcții în timpul sezonului de reproducere Copacii, vegetația trebuie să fie protejați în timpul pulverizării bitumenului Aranjarea adecvată a stocurilor de materiale de construcție și evacuarea deșeurilor de construcție pentru a minimaliza poluarea mediului Gropile excavate trebuie să fie ori

	<p>termen scurt pentru muncitorii la drumuri</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impactul asupra sănătății muncitorilor în construcții datorită lucrului cu materiale periculoase • Exploatarea excesivă a surselor locale de aprovizionare cu apă <p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riscul scăzut al accidentelor rutiere cu implicarea locuitorilor rezidenți datorită condițiilor adecvate în care sunt întreținute drumurile • Riscul scăzut al înrăutățirii sănătății datorită reducerii poluării aerului cu gaze de ardere, ca rezultat al condițiilor adecvate în 	<p>Permanent / Local</p>	<p>întreținere a drumurilor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afișarea semnelor de circulație cu indicarea limitelor de viteză • Controlarea circulației mijloacelor de transport în timpul lucrărilor de întreținere a drumurilor • Instalarea telefoanelor și a altor mijloace de comunicare pentru a informa imediat despre un accident, dacă se produce • Gropile excavate trebuie să fie ori acoperite cu pietre zdrobite sau nisip, ori îngrădite, dacă vor fi lăsate deschise peste noapte, pentru a evita accidentarea oamenilor • Săparea unui șanț de separare în jurul depozitelor pentru a preveni spălarea materialelor de către scurgerile de ape, cu scopul de a minimaliza riscul de poluare a solului și apei • Stocurile de materiale trebuie să fie acoperite cu țesătură sau alte materiale; • Evitarea depozitării materialelor lângă surse de apă (dacă există) sau pe pante • Depozitarea adecvată a materialelor de construcție și eliminarea deșeurilor de construcție • Apa pentru lucrările de întreținere a drumurilor trebuie să fie obținută din astfel de surse și în astfel de
--	--	---	--------------------------	--

		<p>care sunt menținute drumurile</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riscul scăzut al înrăutățirii sănătății datorită reducerii scurgerilor apelor poluate pe terenurile agricole, ca rezultat al condițiilor adecvate în care sunt menținute drumurile 		<p>cantități care nu vor afecta aprovizionarea adecvată cu apă pentru uz casnic a zonelor respective</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asigurarea condițiilor de trai adecvate pentru muncitorii în construcții pentru a minimaliza posibilul impact asupra sănătății
Social / economic	<ul style="list-style-type: none"> • Lucrări de întreținere a drumurilor 	<p>Pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oportunități de angajare pentru localnici / preferând comunitățile locale la oferirea contractelor de muncă pentru întreținerea drumurilor • Dezvoltarea deprinderilor relevante de muncă • etc. (pentru detalii vezi tabelul 1) 	<p>Temporar / Permanent / Local</p>	

Anexa 2. Planul de Management al Mediului (PMM) Lista de verificare pentru proiectele de reabilitare a drumurilor de mici dimensiuni

Liniile directoare generale de utilizare a PMM liste de verificare:

Pentru proiectele de construcții cu risc redus, cum ar fi lucrări de reabilitare a drumurilor secundare sau construirea pistelor pentru biciclete, ESA (Europa și Asia Centrală) echipa de implementare a dezvoltat o alternativă PMM (plan de management de mediu) format pentru a oferi oportunitatea de abordare mai raționalizată la integrarea cerințelor de mediu ale Băncii Mondiale în proiecte care (a) sunt la scară mică sau după natura activităților planificate au un impact potențial redus asupra mediului, (b) se află în țări care au sistemele naționale de evaluare și management a mediului care funcționează foarte bine. Formatul de tip listă de verificare a fost dezvoltat pentru a se asigura că măsurile de bază a bunelor practici sunt recunoscute și puse în aplicare, acestea au fost concepute pentru a fi ușor de folosit și compatibile cu cerințele Băncii Mondiale.

Formatul de tip listă de verificare a PMM încearcă să acopere măsurile de atenuare tipice cheie pentru contractele de lucrări civile cu impacte mici și localizate sau pur și simplu prezintă un risc scăzut. Acest format oferă elementele cheie ale unui PMM pentru a îndeplini cerințele minime de evaluare a mediului ale Băncii Mondiale pentru proiectele de categoria B în OP 4.01. Intenția este ca această listă de verificare să ofere sfaturi practice, concrete și aplicabile pentru Antreprenori și Inginerii supraveghetori pentru a simplifica contractele de lucrări civile. Ar trebui să fie definitive în faza de proiectare finală și, fie de sine stătător sau în combinație cu orice documentație de mediu elaborată în conformitate cu legislația națională (de exemplu, rapoarte EIA), constituind o parte integrantă a documentelor de licitație și, eventual, a contractelor de lucrări.

Lista de control PMM are următoarele secțiuni:

Partea 1 include o parte descriptivă care caracterizează proiectul, specifică aspectele instituționale și de reglementare, descrie conținutul tehnic al proiectului, descrie potențiale necesități pentru consolidarea capacităților și caracterizează pe scurt procesul de consultare publică. Această secțiune ar trebui să aibă orientativ până la două pagini. Atașamentele pentru informații suplimentare pot fi suplimentate în funcție de necesități.

Partea 2 include o Listă de control pentru evaluarea potențialelor efecte sociale și de mediu, în cazul în care activitățile și obiectivele pot duce la apariția unor eventuale probleme de mediu pot fi verificate printr-un format simplu cu Da/Nu. În cazul în care o anumită activitate/problemă este declanșată după ce în lista de control a fost indicat un "da", poate fi urmată de o trimitere la secțiunea corespunzătoare din tabelul care se găsește în partea a 3-a, care conține formulat clar măsurile de gestionare și de atenuare a impactelor sociale și de mediu.

Partea 3 reprezintă planul de atenuare a impactului asupra mediului care urmărește punerea în aplicare corespunzătoare a măsurilor prezentate în partea 2. Are același format solicitat ca și proiectele de mediu produse în conformitate cu cerințele standardului pentru proiectele de categoria B.

Partea 4 conține un plan de monitorizare simplu pentru a permite ambelor părți, adică Antreprenorului, autorităților precum și specialiștilor Băncii Mondiale pentru monitorizarea punerii în aplicare corespunzătoare a managementului de mediu și măsurilor de protecție, dar și sesizarea abaterilor și neajunsurilor în timp util.

Partea a 2-a și a 3-a au fost structurate într-un mod special de a oferi măsuri de sociale și protecție a mediului concrete și aplicabile, care sunt ușor de înțeles pentru nespecialiști (cum ar fi diriginții de șantier sau responsabilii tehnici) sunt ușor de verificat și de pus în aplicare. PMM trebuie să fie inclus în devizele de cheltuieli (liste de cantități) și în cererea ofertei de

preț. Partea 4 a fost, de asemenea, proiectată în mod intenționat foarte simplă pentru a permite monitorizarea parametrilor cheie cu mijloace simple și personal non-specializat.

Lista de control a PMM va fi completată separat pentru fiecare investiție în parte, în funcție de condițiile locale specifice.

CUPRINS

1. Informații generale și Informația despre Șantier
2. Informații despre Garanții
3. Măsuri de Atenuare
4. Plan de Monitorizare

PARTEA 1: INFORMAȚII GENERALE ȘI INFORMAȚIA DESPRE ȘANTIER

Cadrul instituțional și administrativ				
Tara				
Denumirea sub-proiectului				
Scopul sub-proiectului și activitatea				
Aranjamentele instituționale (Nume și contacte)	Banca Mondială (Liderul echipei de proiect)	Management de proiect	Partenerul local și/sau beneficiarul (destinatarul)	
Aranjamentele de implementare (Nume și contacte)	Supravegherea	Supravegherea din partea partenerului sau beneficiarului	Supravegherea inspecțiilor locale	Contractor
Descrierea locului				
Denumirea locului				
Localizarea	Adresa:		Anexa 1: Harta locului []Da sau []Nu	
			Anexa 2: Imagini foto []Da sau []Nu	
Drepturi de proprietate	Tipul de proprietate:			
	Proprietarul:			
Descrierea sitului (date geografice, fizice, biologice, geologice, hidrologice și socio-economice)				
Locația și distanța pînă la sursa de aprovizionare cu materiale, în special pietriș/prundiș, apă, nisip?				
Cadrul legal				
Documente legale aplicabile activităților preconizate în cadrul sub-proiectului (autorizații, avize, permise, contracte etc.)				
Consultări publice				
Identificați cînd/unde au avut loc consultările publice				
Consolidarea capacităților instituționale				
Va avea loc orice activitate privind consolidarea capacităților instituționale?	[]Nu sau []Da. Dacă <i>Da</i> , Anexa 2 va include Programul consolidării capacităților instituționale			

PART 2: INFORMAȚII DESPRE GARANȚII

TEHNICI REFERITOARE LA PROTECȚIA SECURITĂȚII DE MEDIU / SOCIALE			
	Activitatea / Problema	Statut	Ațiuni de Monitorizare
Activitatea șantierului include/implică oricare dintre următoarele ?	Drumuri rehabilitare	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea A de mai jos
	Construcție nouă a infrastructurii de drum de mici dimensiuni.	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea A de mai jos
	Impactul asupra sistemului de drenaj de suprafață	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea B de mai jos
	Clădiri și regiuni istorice	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea C de mai jos
	Achiziții de teren	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea D de mai jos
	Materiale periculoase sau toxice	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea E de mai jos
	Impact asupra pădurilor și/ sau zonelor protejate	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea F de mai jos
	Riscul munițiilor neexplodate	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea G de mai jos
	Traficul și siguranța pietonilor	<input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Nu	Dacă "Da", a se vedea secțiunea H de mai jos

PART 3: MĂSURI DE ATENUARE

ACTIVITATEA	PARAMETRI	LISTA DE VERIFICARE A MĂSURILOR DE ATENUARE
0. Condiții generale	Notificarea și siguranța lucrătorilor	<p>(a) Inspectoratele în construcții și ecologice locale precum și comunitățile au fost informate de lucrările ce urmează a fi efectuate</p> <p>(b) Publicul a fost informat de lucrări prin comunicare adecvată în mass-media și / sau pe site-uri accesibile publicului (inclusiv pe site-ul lucrărilor)</p> <p>(c) Toate autorizațiile cerute de lege pentru construcții și / sau reabilitare au fost obținute.</p> <p>(d) Contractantul și-a dat acordul în mod oficial că toate lucrările vor fi efectuate într-o manieră sigură și în mod disciplinat, planul de lucru a fost conceput pentru a minimiza impactul asupra rezidenților din vecinătate și a mediului.</p> <p>(e) Normele de siguranță pentru lucrători vor respecta bunele practici internaționale (întotdeauna vor purta căști de protecție, măști necesare precum și ochelari de protecție, hamuri și cizme de siguranță)</p> <p>(f) Semnalizare corespunzătoare în șantier va informa lucrătorii de regulile și regulamente esențiale necesar să fie urmate.</p>
A. Reabilitarea general și/sau activități de construcție	Calitatea aerului	<p>(a) În timpul lucrărilor de excavare vor fi luate măsuri de control a prafului, de exemplu, prin pulverizare și umezirea solului.</p> <p>(b) resturi de demolare, pământ excavat și agregate se păstrează în zona controlată și stropită cu apă pulverizată, pentru a reduce praful provenit de la reziduurile demolărilor.</p> <p>(c) În timpul forajului pneumatic sau demolării a pavajului și fundațiilor praful să fie suprimat cu apă pulverizată și / sau instalarea ecranelor pentru praf pe perimetrul șantierului.</p> <p>(d) Mediul înconjurător (trotuarele, drumurile) se menține fără de pământ și moloz pentru a minimiza cantitatea de praf.</p> <p>(e) Nu va fi nici o ardere deschisă de materiale de construcții/deșeuri pe șantier</p> <p>(f) Toate echipamentele vor respecta reglementările naționale privind emisiile, vor fi bine întreținute și reparate și nu va fi mers în gol excesiv la vehiculele de construcții prezente în șantier.</p>
	Zgomot	<p>(a) zgomotul provenit din activitățile de construcții va fi limitat în timp, restricționările vin în acord în avizele obținute.</p> <p>(b) În timpul operațiunilor capacele de la motoare, generatoare, compresoare de aer și alte echipamente mecanice trebuie închise, iar echipamentele trebuie plasate cât mai departe posibil de zonele rezidențiale .</p>
	Calitatea Apelor	<p>(a) În teren se vor stabili măsuri corespunzătoare de control a eroziunii și a sedimentelor , cum ar fi de exemplu, baloturi de fân și/sau garduri de nămol, pentru a preveni sedimentele în mișcare de pe teren și cauzând astfel turbiditate excesivă în canalizare și fluxuri mari în râurile din apropiere</p>

	Managementul deșeurilor	<p>(g) Colectarea deșeurilor și căile de eliminare și terenurile de depozitare vor fi identificate pentru toate tipurile de deșeuri importante anticipate de la activitățile de excavare, demolare și construcție.</p> <p>(h) Materialele de construcție minerale și deșeurile provenite din demolări vor fi separate de deșeurile generale, organice, lichide și deșeurile chimice de pe șantier vor fi sortate și depozitate în containere adecvate.</p> <p>(i) Deșeurile de construcție vor fi colectate și eliminate în mod corespunzător de către antreprenori autorizați.</p> <p>(j) Înregistrările privind depozitarea deșeurilor vor fi menținute ca dovadă a gestionării corespunzătoare conform proiectului</p> <p>(k) Ori de câte ori este posibil Antreprenorul să reutilizeze și să recicleze materialele adecvate și viabile (cu excepția cazului în care conțin azbest)</p>
B. Impactul asupra sistemelor de drenare a apelor de suprafață	Calitatea apelor	<p>(a) Nu va fi nici o extragere nereglementată a apelor subterane, nici o descărcare necontrolată a apelor provenite în urma lucrărilor, pastei de ciment, sau orice alte ape contaminate în sol sau în fluxurile adiacente sau a râurilor; Antreprenorul va obține toate autorizațiile și permisele necesare pentru extragerea apei și descărcarea reglementată în sistemul public de canalizare.</p> <p>(b) Vor fi sisteme de drenare a apei pluviale corespunzătoare, și se va avea grijă ca aceste sisteme să fie instalate și să nu se bată cu nămol, să polueze sau să aibă lucrările de construcție altfel de impact negativ asupra fluxurilor naturale, a râurilor, a iazurilor și a lacurilor</p> <p>(c) Vor fi procedurile de prevenire și răspuns la scurgerile accidentale de carburanți, lubrifianți și alte substanțe toxice sau nocive</p> <p>(d) Vehiculele și utilajele de construcții vor fi spălate numai în zonele special amenajate în care scurgerile nu vor polua corpurile naturale de apă de suprafață.</p>

ACTIVITATEA	PARAMETRI	LISTA DE VERIFICARE A MĂSURILOR DE ATENUARE
C. Monumente istorice	Patrimoniul cultural	<p>(a) În cazul în care lucrările de construcții au loc aproape de o structură desemnată ca istorică, sau se află într-un cartier ce face parte din patrimoniul cultural, trebuie anunțat și trebuie obținute aprobările /permisele de la autoritățile locale, precum și toate activitățile de construcție trebuie planificate și realizate în conformitate cu reglementările locale și legislația națională.</p> <p>(b) Se asigură că dispozițiile sunt puse în aplicare astfel încât artefactele sau alte posibile "descoperiri întâmplătoare", întâlnite în săpătură sau construcții sunt notate și înregistrate, oficialii responsabili sunt contactați, precum se notifică și întârzierea lucrărilor sau modificarea acestora pentru a ține cont de astfel de descoperiri.</p>
D. Achiziții de teren	Planul/Cadrul de achiziții a terenurilor	<p>(c) În cazul în care exproprierea terenurilor nu a fost preconizată, dar este necesară, sau în cazul în care pierderea accesului la venituri ai utilizatorilor legală sau ilegală ai terenurilor nu au fost anticipate, dar pot să apară, trebuie consultat de îndată șeful de echipă al Băncii.</p> <p>(d) Planul / cadrul de achiziții a terenurilor (dacă este necesar în cadrul proiectului) va fi implementat</p>
E. Substanțe toxice	Managementul azbestului	<p>(a) În cazul în care se află azbest pe șantierul proiectului, aceasta trebuie să fie marcat clar ca un material periculos</p> <p>(b) Atunci când este posibil azbestul va fi împachetat și sigilat în mod corespunzător pentru a minimiza expunerea</p> <p>(c) Înainte de îndepărtarea azbestului (dacă este necesară eliminarea acestuia) vor fi tratate cu un agent de umectare pentru a minimiza praful de azbest</p> <p>(d) Azbestul va fi manipulat și eliminat de personal calificat și cu experiență</p> <p>(e) În cazul în care materialul din azbest este stocat temporar, deșeurile ar trebui să fie închise în siguranță, în interiorul unui container închis și marcat corespunzător. Măsurile de securitate vor fi luate împotriva îndepărtării neautorizate de pe șantier.</p> <p>(f) azbestul îndepărtat nu va fi reutilizat</p>
	Gestionarea deșeurilor toxice/periculoase	<p>(a) Stocarea temporară pe șantier a tuturor substanțelor periculoase sau toxice va fi făcută în recipiente sigure etichetate cu detalii de compoziție, proprietăți și informații de manipulare</p> <p>(b) Rezervoarele de substanțe periculoase trebuie să fie plasate într-un recipient ermetic pentru a preveni scurgerile</p> <p>(c) Deșeurile vor fi transportate de către operatorii de transport special licențiați și dispuse într-un loc autorizat.</p> <p>(d) Vopsele cu ingrediente toxice și solvenții sau vopsele pe bază de plumb nu vor fi folosite pe șantier.</p>

F. Pădurile afectate, zonele umede și / sau zonele protejate	Protejarea ecosistemelor	<p>(a) Toate habitatele naturale, zonele umede și zonele protejate care se regăsesc în imediata vecinătate a activității nu vor fi deteriorate sau exploatare, va fi strict interzisă vânătoria pentru toți muncitorii, culegerea produselor din zonele protejate, exploatarea forestieră sau alte activități dăunătoare.</p> <p>(b) Un studiu și un inventar se face pentru copacii mari aflați în vecinătatea șantierului de construcții, copaci mari trebuie să fie marcați și izolați cu garduri, sistemul lor de rădăcină protejat, de asemenea trebuie evitată și orice deteriorare a arborilor</p> <p>(c) Zonele umede adiacente și fluxurile sunt protejate de scurgerile provenite din lucrările de construcții cu caracteristică eroziune și controlul sedimentelor este necesar să se includă dar să nu se limiteze la baloturi de fân și garduri nămol</p> <p>(d) Nu se vor exploata fără licență gropile de împrumut, carierele sau haldele de steril în zonele adiacente, mai ales cele din zonele protejate.</p>
G. Riscul munițiilor neexplodate	Pericol pentru sănătatea și siguranța oamenilor	<p>(a) Înainte de începerea oricărei lucrări de excavare Antreprenorul va verifica dacă zona de construcție a fost verificată și curățată de muniții neexplodate de către autoritățile competente.</p>
H Traficul și siguranța pietonilor	Pericole directe sau indirecte pentru traficul public și pietoni provocate de activitățile	<p>(a) În conformitate cu reglementările naționale antreprenorul va asigura că șantierul este organizat în mod corespunzător și traficul legat de construcție este reglementat. Aceasta include dar nu se limitează la:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Semnalizare, semne, bariere și devieri de trafic: șantierul va fi clar vizibil și populația avertizată de toate pericolele potențiale • sistemul de management al traficului și instruirea personalului, în special pentru accesul la șantier și șantierul cu trafic intens. Furnizarea de pasaje de intersecție pentru pietoni sigure, unde traficul de construcții interferează cu trecerile. • Ajustarea orelor de lucru pentru modelele de trafic locale, de exemplu, evitarea activităților importante de transportare în timpul orelor de vârf sau activităților în timpul migrării animalelor • Dacă este necesar, gestionarea traficului activ în șantier de personal calificat și vizibil pentru a garanta siguranța participanților la trafic • Asigurarea accesului în condiții de siguranță și în mod continuu la toate facilitățile cum ar fi birouri, magazine și reședințe în timpul construcției

PARTEA 4: PLAN DE MONITORIZARE (EXEMPLU, SĂ FIE EXTINS DUPĂ NECESITATE)

Faza	Ce (Parametrul este monitorizat?)	Unde (Parametrul este monitorizat?)	Cum (Parametrul este monitorizat ?)	Cînd (Alegeți frecvența / sau continuitatea?)	De ce (Parametrul este monitorizat?)	Costul (dacă nu sunt incluse în bugetul proiectului)	Cine (Este responsabil de monitorizare?)
În timpul pregătirii activității	<p>accesul la șantier gestionarea traficului</p> <p>facilități de eliminare a deșeurilor</p> <p>inventar deșeuri periculoase (azbest)</p> <p>Controlul calității materialelor de construcție (de exemplu. vopsele / solvenți)</p>	<p>pe site</p> <p>pe site</p> <p>pe site-ul din apropiere</p> <p>la magazinul / laboratorul antreprenorului</p>	<p>se verifica dacă proiectarea și planificarea proiectului prevede procedurile de verificare</p> <p>vizual / analitic în caz de dubiu</p> <p>vizual / de cercetare în bazele de date ale materialelor toxice</p>	<p>înainte de lansarea lucrărilor de construcție</p> <p>înainte de începerea lucrărilor de reabilitare, înainte de aprobarea de utilizare a materialelor</p>	<p>siguranța publicului larg,</p> <p>detectarea în timp util a blocajelor de eliminare a deșeurilor</p> <p>sănătatea și siguranța publică și la locul de muncă</p>	<p>marginal, în cadrul bugetului</p> <p>marginal, în cadrul bugetului; (se pregătească cont special pentru analize)</p>	Antreprenorul, Inginerul
Pe parcursul activității de supraveghere	<p>generarea de praf</p> <p>emisiile de zgomot</p> <p>tipuri, calitatea și volumul deșeuri și a apei uzate</p> <p>rezistența sistemului de drenaj</p>	<p>pe șantier și în imediata apropiere, aproape de potențialii rezidenți afectați</p> <p>la punctele de descărcare de gestiune sau în instalații de depozitare</p>	<p>consultarea vizuală a anturajului</p> <p>vizual, analitic dacă este ceva suspect</p> <p>Monitorizarea deșeurilor transportate în afara amplasamentului, verificarea</p>	<p>zilnic</p> <p>zilnic</p> <p>zilnic/ continuu</p> <p>zilnic/continuu</p>	<p>evitarea tulburării ordinii publice</p> <p>evitarea impactului negativ asupra apelor subterane/ de suprafață, asigurarea unei gestionări corespunzătoare a deșeurilor și</p>	<p>marginal, în cadrul bugetului</p>	Antreprenorul, Inginerul

			debitelor și a scurgerilor de ape uzate		eliminarea acestora		
--	--	--	---	--	------------------------	--	--

Anexa 3. Exemplu² de clauze de mediu pentru contractele în curs de elaborare

Generalități

- Fără a ține seama de alte obligații, dacă, în opinia inginerului, lucrările de construcție duc la deteriorarea mediului înconjurător, specialistul de mediu al ASD sau inginerul de supraveghere al ASD poate ordona antreprenorului să stopeze imediat lucrul sau să schimbe modul sau metoda de lucru.
- Suma provizorie, indicată la punctul ____ în devizul estimativ, este prevăzută pentru orice activități care ar putea fi solicitate de către inginer pentru a remedia orice problemă de mediu neprevăzută sau unele probleme potențiale de mediu, care pot apărea în rezultatul efectuării lucrărilor. Inginerul poate ordona antreprenorului sau unui subantreprenor desemnat să realizeze aceste activități.
- Antreprenorul asigură efectuarea cu atenție specială a controlului asupra aspectelor de mediu, precum și respectarea tuturor prevederilor privind proiectarea și cerințelor tehnice referitoare la poluarea mediului și protecția terenurilor adiacente și canalelor de apă.

Lucrări la drumuri

- Echipamentele grele vor fi transportate către și dinspre eșantion în perioadele de timp cu cel mai mic trafic pe drumurile de transportare.
- Urmând recomandările inginerului, antreprenorul va utiliza drumurile selectate și vehicule de mărime adecvată, potrivite pentru respectivele tipuri de drumuri, și va limita volumul încărcăturilor pentru a preveni deteriorarea drumurilor și a podurilor folosite pentru transportarea materialelor spre eșantionul proiectului. Antreprenorul este responsabil pentru orice daună cauzată drumurilor și podurilor în rezultatul transportării încărcăturilor excesive și va compensa daunele cu aprobarea inginerului.
- Antreprenorul nu va folosi nici un mijloc de transport, pentru circulație pe drumuri sau în afara lor, dacă acesta este foarte uzat sau zgomotos, iar în zonele rezidențiale vor fi instalate amortizoare de zgomot, întreținute în condiții bune, pentru orice echipament cu motor controlat de către contractant.
- Antreprenorul va efectua lucrările de construcție între orele 6.00 și 22.00, dacă acestea au loc în cadrul sau în apropierea zonelor rezidențiale. De asemenea, contractantul va evita utilizarea echipamentelor grele sau zgomotoase seara târziu în zonele specificate sau în astfel de zone sensibile, cum ar fi în apropierea unui spital.
- Pentru a preveni poluarea cu praf în timpul perioadelor aride, antreprenorul va uda cu regularitate pământul și drumurile de pietriș, utilizate pentru transportare, și va acoperi cu pânză impermeabilă vehiculele de transportare a pământului, dacă pământul este uscat.
- Antreprenorul va realiza măsuri adecvate de control al traficului pe toată perioada contractului și înainte de a aplica anumite restricții față de circulația în sens dublu, va obține permisiunea inginerului pentru măsurile propuse de control al traficului și pentru durata de aplicare a acestor restricții.
- Antreprenorul va recruta forță de muncă locală pe cât de mult posibil, și la necesitate va oferi instruire adecvată.
- Antreprenorul va instala și întreține un sistem temporar de fose septice pentru fiecare tabără de muncă rezidențială creată și va asigura că aceasta nu va cauza poluarea apelor din apropiere. De asemenea, la finalizarea contractului și strângerea taberei antreprenorul va demonta sistemul, asigurând siguranța acestuia.
- Antreprenorul va elabora o metodă și un sistem de colectare și lichidare a tuturor deșeurilor solide, generate de tabăra de muncă și / sau tabăra de bază.
- Antreprenorul nu va permite utilizarea lemnului pentru încălzirea sau pregătirea mâncării în nici o tabără de muncă sau de bază și va oferi condiții alternative, cu utilizarea altor tipuri de combustibili.

² Extras din „Liniile directe de mediu pentru reducerea efectelor asupra mediului, cauzate de proiectele din sectorul drumurilor în Republica Populară Democrată Lao, 1995” și trebuie utilizat doar ca exemplu. Acest pasaj trebuie adaptat cu grijă la activitățile specifice din cadrul sub-proiectului. De asemenea, trebuie identificate efectele potențiale și propuse măsuri de atenuare a impactelor.

- Antreprenorul va asigura amplasarea corespunzătoare a birourilor pe șantier, depozitelor, uzinelor de producere a asfaltului și atelierelor de lucru, după cum a fost aprobat de inginer, la o distanță minimă de 500 metri de localitățile rezidențiale existente, iar uzinele de producere a asfaltului – la o distanță minimă de 1000 metri.
- De asemenea, antreprenorul va asigura amplasarea birourilor pe șantier, depozitelor, spațiilor speciale pentru păstrarea motorinei și bitumenului și a uzinelor de producere a asfaltului la o distanță minimă de 500 metri de la sursele acvatice, precum și operarea lor într-o astfel de manieră pentru a evita poluarea apelor de suprafață sau infiltrarea în apele subterane, în special în perioada ploilor abundente. Aceasta va necesita reciclarea lubrifianților și construcția unui șanț împrejurul spațiului respectiv cu un bazin de decantare / captator de ulei la scurgere.
- Antreprenorul nu va utiliza lemne în calitate de sursă de încălzire în procesul de prelucrare sau pregătire a materialelor, care fac parte din lucrări.

Cariere sau gropi de împrumut

- Aprobarea pentru a deschide noi gropi de împrumut pe pământ sau în râu sau pentru a utiliza o groapă existentă, va fi obținută de la inginer, în scris, înainte de a începe orice acțiune de împrumut, iar activitatea de împrumut va fi stopată imediat și pentru totdeauna în orice loc dacă inginerul ordonă stoparea lucrărilor. Gropile de împrumut vor fi interzise sau exploatarea lor va fi restricționată dacă există vreo posibilitate ca acestea să împiedice drenajul natural sau proiectat. Vor fi interzise amplasamentele în apropierea râurilor dacă există vreo posibilitate ca acestea să submineze sau deterioreze malurile râului sau să ducă la spălarea materialului granular de apele râurilor.
- Antreprenorul asigură faptul că toate gropile de împrumut utilizate sunt în stare bună și în condiții curate, cu margini și pante stabile și uscate, astfel încât să nu fie create spații cu apă stătătoare care ar putea favoriza apariția țânțarilor.
- Piatra sau pietrișul se va extrage din râuri la anumite distanțe, adâncimea extragerilor fiind de maximum o zecime din lățimea râului în orice loc de extragere, pentru a nu afecta cursul râului sau deteriora sau submina malurile râului.
- Antreprenorul va asigura amplasarea uzinelor de zdrobire a pietrelor conform aprobării obținute de la inginer, și nu în apropierea zonelor sensibile din punct de vedere ecologic sau în raza de un kilometru de la zonele rezidențiale existente, precum și dotarea lor cu dispozitivele aprobate de eliminare a prafului.

Lucrări de terasament – generalități

- Antreprenorul nu va efectua lucrări de terasament în sezonul ploios, cu excepția cazurilor când va primi de la inginer, sau reprezentantul său, o permisiunea specifică în scris pentru lucrări de terasament, controlate adecvat, în amplasamente specifice.
- Antreprenorul va menține întotdeauna stabile pantele debleurilor și va perturba zonele din afara limitelor destinate pentru lucru pe cât de puțin posibil.
- Antreprenorul va finaliza pe cât de curând posibil lucrările de debleu până la secțiunile transversale finale în orice amplasament, preferabil într-o singură operație continuă pentru a nu lăsa terasamentele realizate parțial, în special în sezonul ploios.
- Antreprenorul va asigura plantarea ierbii sau altor plante pe pantele debleurilor, cât mai curând posibil, pentru a le proteja de eroziuni.
- Pentru a preveni eroziunea, vârful și poalele pantelor vor fi prevăzute cu canale de scurgere, după cum este prezentat în schițe sau indicat de inginer.

Lucrări de terasament - evacuarea materialului în surplus

- Toate rebuturile date la deșeuri, sau resturile din canalele de scurgere vor fi evacuate în locurile stabilite, indicate de inginer, iar devizul estimativ va include articole separate pentru aceasta.
- Descărcarea laterală a surplusului de materiale excavate va fi permisă doar în anumite locuri, acceptate de inginer.
- Înainte de începerea lucrărilor de terasament în orice amplasament, antreprenorul va primi acordul inginerului pentru utilizarea spațiilor selectate în calitate de gropi de gunoi.
- Gropile de gunoi nu vor fi amplasate în astfel de locuri, care pe viitor ar putea cauza alunecări de teren, influența terenurile agricole sau alte proprietăți sau duce la spălarea solului gropii de gunoi de către cursurile de apă. În timpul lucrărilor va fi necesar să se sape în cadrul și în jurul gropilor de

gunoi. după cum va fi ordonat de către inginer și aceasta, împreună cu plasarea adecvată a resturilor, trebuie prevăzută în articolul privind deșeurile din devizul estimativ. Singurul articol din devizul estimativ pentru care se plătește separat este distanța de transportare ($m^3 \times km$) până la groapa de gunoi, conform indicațiilor inginerului.

Lucrări de drenaj

- Ar putea fi necesar ca contractantul să construiască canale de scurgere temporare și, în special, bazine de sedimentare temporare și fâșii de tufăriș pentru a evita penetrarea unor cantități mari de sedimente în râurile sau lacurile locale. Aceste lucrări vor fi îndeplinite în cadrul contractului la ordinul inginerului, însă nu vor fi prevăzute plăți separate pentru realizarea lor. Prin urmare, este datoria contractantului să efectueze toate lucrările necesare pentru a evita eroziunea și sedimentările ulterioare.

Anexa 4. Raportul privind Managementul de Mediu în cadrul consultărilor publice

Date: Decembrie, 2014

Locul de desfășurare: Chișinău, str.Bucuriei 12 A

Locație	Obiective	Invitați	Participanți	Rezumat, concluzii și comentarii
	Pentru a descrie proiectul, inclusiv ESM și solicita feedback-ul		1.	