



AGENȚIA DE MEDIU

ENVIRONMENTAL AGENCY

MD-2005 mun.Chișinău, str. Albișoara 38, Tel. (022) 820-770, E-mail: am@am.gov.md, Web: http://am.gov.md

Nr. 10/2820/2025 din 2.06.2025

**La nr. 10/02-2331 din
12.05.2025**

Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”

Acord de Mediu

Urmare a examinării cererii nr. 10/02-2331 din 12.05.2025 privind emiterea acordului de mediu pentru activitatea planificată „Reabilitarea și modernizarea coridorului nr. 8.1 (G88 Cornești - Boghenii Noi - Năpădeni - M5, km 0+00 - 25+09) și coridorul nr. 8.2 (Rădeni - Dereneu - G85, km 0+00 - 8+395)”, înregistrată la Agenția de Mediu cu nr. 3867/1-75914 din 12.05.2025, în baza Legii nr. 86 din 29 mai 2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, Vă comunicăm rezultatele desfășurării procedurii de evaluare prealabilă.

În procesul de efectuare a analizei informației, au fost luate în considerație cele descrise în cererea de evaluare prealabilă și s-a determinat realizarea lucrărilor de reabilitarea și modernizare a drumurilor din Coridorul 8 situat în partea de nord a raioanelor Ungheni și Călărași cu următoarele sectoare:

- C 8.1 Cornesti-Napadeni-Radeni-M5 (G88 km 0+00 - km 25+09) traversează teritoriile a 7 unități administrative din raionul Ungheni (Cornești, Boghenii Noi, Sinești, Hîrcești, Condrătești, Năpădeni și Cornova) și 2 UAT din raionul Călărași (Rădeni și Dereneu) și
- C 8.2 Rădeni - Dereneu 8.3 (G86, km 0+00 - 8+395) traversează teritoriile a 3 unități administrative din raionul Călărași (Rădeni, Dereneu și Onișcani).

Descrierea drumului existent

Începutul traseului pornește de la drumul R1 Chișinău - Ungheni frontiera cu România, km 78+443. Coridorul rutier C8 (acoperă în mare parte drumul regional G88) traversează mai multe localități din raioanele Călărași și Ungheni.

Lungimea drumului G88 planificat este de 25,090 km.

Lățimea drumului existent este de 20-30 m. De-a lungul drumului sunt amplasate linii electrice aeriene de 0,410 kV și apeducte, care la rândul lor intersectează drumul existent.

În mare măsură, comunicațiile existente nu afectează executarea lucrărilor, cu excepția liniilor electrice aeriene de 0,410 kV, a căror relocare a fost prevăzută în proiect.

Sectoarele km 0+00 până la km 9+800, km 19+800 km 20+200 au suprafețe asfaltate, iar sectoarele km 9+800, km 19+800, km 20+200+ km 25+090 au suprafețe din piatră spartă. Până în prezent, pe drumul G88 și G86 au fost efectuate parțial lucrări minore de întreținere a acestuia. Investigațiile sistemului rutier au fost efectuate pe drumul principal G88 și au rezultat cu următoarele: grosimea stratului bituminos variază de la 6 la 14 cm, iar a stratului de piatră spartă de la 8-35 cm. Degradările predominante pe sectoarele cu mixturi bituminoase sunt fisuri transversale și longitudinale, tasări.

Pe sectoarele cu îmbrăcăminte din piatră spartă se întâlnesc gropi, eroziune de la apele râurilor, iar pantele transversale ajung la dimensiunea de 7-8%.

Terasamentul drumului

Platforma existentă are o lăţime de 9-11 m. Terasamentul drumului existent este construit din argilă nisipoasă. Nu au fost detectate deformaţii majore pe pantele terasamentelor şi ale digurilor. La PC 29+00-PC 30+75 drumul traversează valea unei râpe suspendate cu pante asimetrice abrupte. Drumul este construit în rambleu, înălţimea maximă înregistrată fiind de 9,4 m. Suprafaţa drumului, malul şi versantul drept al rambleului sunt deformatе cu intensitate variabilă pe lungimea de 80 m. Există fisuri cu deformări de diferite înălţimi pe partea drumului.

Pe PC29+40 există o carcasă de beton. Integritatea terasamentului de-a lungul marginii este ruptă, partea superioară este împinsă în partea laterală a pantei redistribuirea sarcinii şi deplasarea maselor de sol.

Pe PC29+73-PC30+15 taluzul este afectat de deformări prin alunecare. Peretele de cedare are înălţimea de 0,5-0,8 m, trece de-a lungul unui gard metalic de protecţie (deformat). Limitele laterale pot fi trasate sub formă de ziduri şi proeminente.

Accesorii pentru siguranţa traficului rutier

Nu există suficiente indicatoare rutiere pe traseu. Lipsesc barierele metalice de siguranţă, pe sectoarele periculoase, terminalele de dirijare, liniile de marcaj rutier, benzile de încadrare din beton asfaltic de **2 x 0,5 m**.

Caracteristicile planului de rută, profilul longitudinal

Elementele geometrice ale traseului nu corespund cerinţelor tehnice ale standardului de proiectare a autostrăzilor NCM D.02.01:2015 pentru categoria IV, cu următoarele abateri

Parametrii geometrici în plan şi profil longitudinal arată curbe orizontale şi verticale cu raze mici şi pante relativ mari între 5 promile şi 135 promile. Lăţimea carosabilului variază de la 5,0~7.0 m.

Sectoare cu curbe convexe mici:

PC 100+59.0 (R=800.0 m)

PC 157 +50.0 (R=1100.0 m)

PC 191+80.0 (R=600.0 m)

PC 75+50.0 (R=600.0 m)

Sectoare cu pante longitudinale mari: PC 189+00.0-PC 194+20.0 (între 90% şi 100%).

Pe întregul traseu există opt staţii de autobuz, toate amenajate cu abateri de la normele în vigoare, crescând astfel considerabil gradul de deteriorare a intersecţiei, favorizând cazurile de accidente rutiere.

Descrierea drumului planificat

În urma analizei avantajelor şi dezavantajelor s-a luat decizia că o astfel de investiţie este oportună, fezabilă tehnic şi eficientă economic. În cadrul proiectului au fost examinate 4 variante de sistem rutier, acceptată a fost varianta 1 ca cea argumentată din punct de vedere tehnico-economic.

Varianta 1

- Strat drenant de balast amestec optimal, 0-63 SM EN 13285 - 0.20 m;
- Strat de fundaţie din amestec de agregate stabilizate cu ciment, C3/4, conform SM EN 14227-1 2015 - 0.15 m;
- Strat de legătură din beton asfaltic BAD 22.4 50/70, CP D.02.25:2021 - 0.06 m;
- Strat de uzură din beton asfaltic dens BA16 50/70 CP D.02.25:2021 - 0.04 m.

Lungimea traseului proiectat este de 25 090 m. Sectorul include 137 de vârfuri de unghiuri cu valori minime ale razelor în plan de 60 m (în afara localităţilor).

Profilul longitudinal proiectat urmează, în mare măsură, alura (forma liniei terenului existent) profilului actual, în proiectarea acestuia s-a avut în vedere realizarea cotelor rezultate din soluţia de consolidare a structurii rutiere existente, precum şi legăturile cu punctele necesare, drumuri laterale, acces la proprietăţi, poduri şi pasarele.

Platforma rutieră. Carosabilul

Terasamentul planificat este situat în limitele terasamentului existent.

Profilul transversal are următorii parametri:

- lățimea platformei - 9,0 m;
- lățimea carosabilului - 6,0 m;
- benzi de încadrare 2 x 0,5 m;
- apropieri de 1,5 m;
- panta pantelor 1:1.5-3;
- panta transversală în aliniament - 2,0%, în viraje - 4,0%.

Prin localitate, profilul transversal are următorii parametri:

- lățimea carosabilului - 6,0 m;
- lățimea trotuarelor - 1,5 m.

Lucrările de terasament prevăd excavarea, transportul și compactarea a 147.000 m³, care sunt aduse din debleu, restul volumului de pământ excavat 20596 m³ în debleu va fi transportat la depozit.

Pentru evacuarea apelor de suprafață, sunt prevăzute:

- șanțuri armate cu beton monolit C30/37 1618 m-1;
- jgheaburi rapide din beton monolit C30/37 - 4070 ml;
- șanțuri dreptunghiulare armate cu beton C30/37 405 m -1.

Sistemul rutier

- Strat de drenaj pentru balast amestec optim, 0-63 SM EN 13242+A1 -0.20 m;
- Strat de fundație dintr-un amestec de agregate stabilizat cu ciment, C3/4, în conformitate cu SM EN 14227-1 2015-0,15;
- Strat de aderență din beton asfaltic BAD 22.4 50/70, SM EN 13108-1-0,06 m;
- Strat dens de uzură din beton asfaltic BA16 50/70 SM EN 13108-1-0,04 m.

Canalizări

Pe drumul planificat sunt prevăzute 45 de canale de scurgere. Soluțiile de proiect pentru fiecare pod/culvert au fost stabilite în urma examinării pe teren a stării tehnice și a calculelor hidrologice.

Construcția de drumuri

Drumurile laterale sunt proiectate pe drum, inclusiv 38 de canale de scurgere cu 0,8 m.

Pentru siguranța traficului rutier, în conformitate cu standardele în vigoare, sunt prevăzute următoarele:

- Instalarea de noi semne de circulație - 567 de bucăți;
- Instalarea de parapete metalici - 4,887 ml;
- Instalarea terminalelor de rutare - 1113 buc;
- Instalarea marcajelor kilometrice - 25 buc.;
- Executarea marcajelor rutiere - 12 417 m²;

Măsurile pentru stabilitatea pantei PC 29+00-PC30+00.

Pentru a asigura stabilitatea pe termen lung a versantului, au fost prevăzute următoarele măsuri:

1. Deblee lucrează cu reducerea pantei longitudinale.
2. Reamenajarea drenajului longitudinal la PC 27+20-PC 28+90.
3. Dispunerea drenelor transversale la PC 29+00, 29+40, 29+80.
4. Schimbarea solului inadecvat prin recompactare la o adâncime de 2,1 m și așezarea straturilor de geotextil Megadrain 1240, strat h=0,7 m.

1. Pod peste râul Cula LA PC 66+39.88

La km 6+639 drumul regional G88 intersectează râul Cula pe un pod rutier cu 2 deschideri, cu lungimea totală de cca. 27,55 m, înălțimea liberă sub pod este de cca. 5,25 m.

Indicii tehnici de bază ai podului proiectat :

- Categoria tehnică a drumului - IV;
- Clasa de încărcare a podului - LM-1 și LM-2;
- Schema statică a podului - 2x11,40m;

- Lungimea podului - 27,55m;
- Gabaritul podului - G-9,25+2x1,5m;
- Benzi de circulație - 2x3,0m;
- Benzi de ghidare - 2x0,75m;
- Benzi de supralărgire în curbă - 2x0,25m;
- Trotuare - 2x1,5m;
- Lățimea podului - 13,75m

Date hidraulice:

- Debit maxim de calcul Q1% - 48,9 m³/s;
- Nivelul de calcul, NAE% - 109,56 m;
- Nivelul de calcul, REMUUL1% - 110,01 m;
- Viteza medie de scurgere - 4,12 m/s.

După reabilitare, podul își va păstra numărul de deschideri (2 x 11,40 m) și va avea o parte carosabilă cu 2 benzi de circulație pentru vehicule și 2 trotuare pentru circulația pietonilor. Podul este situat într-o curbă cu raza R=200 m, cu calea realizată într-o pantă transversală de 40‰.

2. Pod peste râul Cula LA PC 247+40.09

Drumul public G88 traversează râul Cula pe un pod din beton armat, cu lungimea de cca. 40,20 m, amplasat la km 24+774, în apropierea localității Rădeni. Podul este în curbă și intersectează direcția de scurgere a apei pe unghi de cca. 66°. Profilul transversal al părții carosabile este realizat în pantă unică cuprinsă între 30‰ și 40‰. Partea carosabilă cu lățimea de 10,91 m, este cu îmbrăcăminte din beton asfaltic, prevăzută pentru circulația vehiculelor în două sensuri. Pe pod vor fi amenajate trotuare pe ambele părți din elemente prefabricate din beton armat tipizate. La marginea trotuarelor sunt prevăzute parapete pietonale realizate din elemente de oțel.

Parapetul de siguranță de tip rigid cu înălțimea cca. 0,50 este alcătuit din elemente prefabricate din beton armat integrate cu placa trotuarului.

Colectarea și evacuarea apelor de pe pod a fost concepută în lateral, prin intermediul pantei transversale unice, în lungul parapetului de siguranță, fără guri de scurgere.

Suprastructura podului este alcătuită din 3 deschideri, cu schema statică 3 x 12,00 m, grinzi simplu rezemate.

Indicii tehnici de bază ai podului proiectat:

- Categoria tehnică a drumului - IV;
- Clasa de încărcare a podului - LM-1 și LM-2;
- Schema statică a podului - 3x12,0 m;
- Lungimea podului - 40,6 m;
- Gabaritul podului - G-8,95+2x1,5m;
- Benzi de circulație - 2x3,0 m;
- Benzi de ghidare - 2x0,75 m;
- Benzi de supralărgire în curbă - 2x0,175 m;
- Trotuare - 2x1,5 m;
- Lățimea podului - 13,45 m.

În secțiune transversală suprastructura este alcătuită din 13 grinzi tipice, fâșii cu goluri, prefabricate din beton armat cu precomprimare, realizate conform tiparului BTTPI 21-86, cu lungimea de 12,0 m, înălțimea de 0,60 m și lățimea de 0,98 m.

Condiții specifice pentru executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor

Pentru a asigura condiții minime de execuție pe sectoarele în care podurile existente sunt reconstruite, nu a fost prevăzută amenajarea de drumuri de ocolire temporare.

Toate lucrările vor fi executate pe drumuri cu sens parțial, cu condiția ca traficul existent să nu poată fi deviat către alte drumuri.

Execuția lucrărilor pe aceste sectoare se va face pe tronsoane de aproximativ 300 m lungime, pentru a dirija traficul alternativ. Pentru a facilita traficul rutier pe partea opusă a lucrărilor, se propune aducerea acceselor la nivelul drumului, lărgirea lor parțială și consolidarea lor cu piatră, pentru a obține o bandă de circulație temporară de cel puțin 3,0 m.

Amplasarea drumului în zone rezidențiale

Locația pe drum	Case de locuit
Subproiectul R 8.1	
0,0 km - 1,2 km	Satul Cornesti
0,0 km - 0,2 km	Case de-a lungul drumului (partea dreaptă)
0,0 km - 1,1 km	Case de-a lungul drumului (partea stângă)
1,0 km - 1,1 km	Case de-a lungul drumului (partea dreaptă)
1,5 km	Casă; cruce (partea dreaptă)
2,9 km - 3,0 km	Case; Copaci de-a lungul drumului (partea dreaptă)
3,2 km - 4,2 km	Satul Mircesti (partea dreaptă)
3,2 km - 4,2 km	Case de-a lungul drumului (partea dreaptă)
3,7 km - 3,9 km	Case de-a lungul drumului (partea stângă)
4,2 km	Casa (partea stângă)
6,3 km - 7,5 km	Satul Boghenii Noi
6,8 km - 7,5 km	Case (partea stângă)
8,4 km - 9,6 km	Satul Sinești
8,4 km - 8,7 km	Case (partea stângă)
8,9 km - 9,1 km	Case (partea stângă)
9,2 km	Casa (partea stângă)
9,5 km - 9,6 km	Case (partea stângă)
11,4 km - 12,1 km	Satul Drujba
11,4 km - 12,1 km	Case; Terenuri cultivate (partea stângă)
19,6 km - 21,6 km	Satul Năpădeni
19,6 km - 20,0 km	Case de-a lungul drumului (partea stângă)
19,7 km - 20,0 km	Case de-a lungul drumului (partea dreaptă)
20,7 km - 21,6 km	Case de-a lungul drumului (partea stângă)
21,2 km - 21,5 km	Satul Cornova
Subproiectul R8.2	
0,3 km	Casa (partea stângă)
0,6 km - 2,4 km	Satul Radeni
0,6 km - 2,4 km	Case de-a lungul drumului (partea stângă)
0,9 km	Casă; Fântână arteziană; (partea dreaptă)
1,1 km - 2,4 km	Case de-a lungul drumului (partea dreaptă)
4,4 km - 6,7 km	Case de-a lungul drumului (partea stângă).

Direcția drumului traversează prin lunca râului Cula, afluent al râului Răut.

- 126 m Sud-Est de s. Boghenii Noi, r-nul Ungheni, km 6+640;

- 1853 m Nord de s. Năpădeni, r-nul Ungheni, km 17+800;
- 884 m Nord de s. Rădeni, r-nul Călărași, km 24+737.

Pe drumul proiectat sunt prevăzute 45 podețe. Soluțiile pentru fiecare podeț au fost stabilite în urma unei examinări pe teren a stării tehnice și a calculelor hidrologice.

Traseul drumului planificat nu deviază de la traseul existent.

Situl Emerald Bahmut-Hirjauca se găsește în apropiere de drum în două locații:

- în localitatea Dereneu drumul traversează zona limitelor sitului Emerald pe o distanță de 800 m. Acoperirea terestră în această zonă este identificată ca fiind zonă intravilană cu construcții de case individuale și zonă agricolă eterogenă ce se referă la arii în care practicile agricole, tipurile de culturi, structura peisajului și caracteristicile socio-economice ale fermierilor sunt diverse și variate.
- între localitatea Cornești și Poiana, la distanța de 130-250 m de la drumul planificat;

Amplasamentul selectat pentru desfășurarea activității planificate este situat în afara zonelor de protecție a ariilor naturale protejate de stat desemnate de Legea nr. 1538/1998 privind fondul ariilor naturale protejate de stat, parțial în situl Emerald Bahmut-Hirjauca (Site Code: MD0000008) Area: 13260,0 ha, coordonatele 28.1392/ 47.3256, inclus în Anexa nr. 5 „Lista Siturilor Emerald” la Legea 94/2007 cu privire la rețeaua ecologică și în zona de protecție a apelor de suprafață (r. Cula, alte pîraie).

În rezultat, se constată, că activitatea planificată „Reabilitarea și modernizarea coridorului nr. 8.1 (G88 Cornești - Bogheni Noi - Năpădeni - M5, km 0+00 - 25+09) și Coridorul nr. 8.2 (Rădeni - Dereneu - G85, km 0+00 - 8+395)”, cade sub incidența Legii nr. 86 din 29.05.2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, încadrîndu-se în lista activităților planificate pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului din Anexa nr. 2 pct. 13 „Orice modificare sau extensie a activităților planificate menționate în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de executare, care pot avea un impact negativ semnificativ asupra mediului (modificare sau extindere care nu este inclusă în anexa nr. 1) în coroborare cu pct. 10. Infrastructura, lit. e) construcția de drumuri (magistrale), porturi și instalații portuare (neincluse în anexa nr. 1).

Reieșind din criteriile de selecție pentru determinarea necesității de efectuare a evaluării impactului asupra mediului (Anexa nr. 4 la Legea nr. 86/2014) s-a stabilit, că efecte semnificative asupra mediului în urma implementării activității planificate, lipsesc.

În acest context, în baza prevederilor din Legea nr. 86 din 29.05.2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, Agenția de Mediu, decide că nu este necesară efectuarea evaluării impactului asupra mediului, pentru activitatea planificată „Reabilitarea și modernizarea coridorului nr. 8.1 (G88 Cornești - Bogheni Noi - Năpădeni - M5, km 0+00 - 25+09) și Coridorul nr. 8.2 (Rădeni - Dereneu - G85, km 0+00 - 8+395)”.

Totodată, reieșind din particularitățile specifice ale locului de amplasare a activității planificate, la elaborarea documentației de proiect se vor respecta următoarele condiții:

1. Efectuarea lucrărilor de construcție/amenajare a obiectului în strictă. corespundere cu prevederile actelor normative în domeniul mediului și de construcție.
2. Efectuarea investigațiilor pedologice și decopertarea stratului de sol fertil cu depozitarea în halde separate de straturile de sol mineral, până laînceperea lucrărilor de construcție al tronsonului de drum planificat (Temei: art. 72 din Codul Funciar nr. 22/2024).
3. Gestionarea deșeurilor din construcții și demolări se va efectua ținîndu-se cont de prevederile CP A.09.04.2014 partea I și partea II. Respectarea prevederilor art. 3, art. 4, art. 11, art. 13 alin. (6) din Legea nr. 209 din 29.07.2016 privind deșeurile.
4. Utilizarea solului mineral la efectuarea lucrărilor planificate a drumului, numai din cariere autorizate. Obținerea dreptului de proprietate asupra terenurilor publice și private.
5. Respectarea prevederilor art. 4 alin. (9) din Legea apelor nr. 272 din 23.12.2011.
6. La necesitate, defrișarea vegetației pe terenul sus-menționat se va efectua în conformitate cu

prevederile art. 40 din Legea nr. 1515-XI privind protecția mediului înconjurător și/sau art. 26, art. 26¹ din Legea nr. 239 din 08.11.2007 regnului vegetal.

7. Amenajarea parcurilor pentru autovehicule și utilajul implicat în lucrările de construcție a drumului, în afara zonelor de protecție și a fâșiei riverane a apelor de suprafață.

8. Evitarea depozitării materialelor care expuse precipitațiilor pot determina infiltrații în sol (vor fi create zone de depozitare impermeabile).

9. Supravegherea respectării procesului de construire, a cerințelor actelor normative de protecție a mediului în vigoare în conformitate cu soluțiile tehnice ale proiectului coordonat.

10. Respectarea riguroasă a normelor de lucru pentru operațiile de amplasare a obiectivelor prin utilizarea unor tehnici corespunzătoare pentru diminuarea impactului.

11. Participarea inspectorului de stat pentru mediu în comisia de recepție finală a obiectului.

Autoritățile administrației publice locale va plasa anunțul și conținutul acordului de mediu la sediul său și pe pagina sa web oficială conform prevederilor art. 10 alin. (9) din Legea nr. 86 din 29.05.2014 privind evaluarea impactului asupra mediului.

Conform prevederilor Legii nr. 86/2014, art. 10⁵ alin. (11), **acordul de mediu este valabil 4 ani.**

Inițiatorul poate solicita extinderea termenului de valabilitate al acordului de mediu pentru 1 an, doar o singură dată, cu condiția prezentării către Agenția de Mediu a analizei și argumentelor că situația nu a suferit modificări pe parcursul celor 4 ani. Dacă la expirarea termenului de valabilitate a acordului de mediu inițiatorul nu a obținut aprobarea de dezvoltare a activității planificate, acesta urmează să reia procedura de evaluare a impactului asupra mediului începând cu depunerea cererii în conformitate cu art. 7 din legea precitată.

Inițiatorul proiectului și/sau titularul documentației are obligația de a notifica în scris autoritatea competentă despre orice schimbare a aspectelor tehnice, precum și în cazul apariției modificărilor de altă natură, care prin evoluția lor au schimbat aspectele fizice în amplasament și au apărut anterior emiterii autorizației de construire. Notificarea se elaborează în conformitate cu prevederile art. 10⁶ al Legii nr. 86 din 29.05.2014 privind evaluarea impactului asupra mediului.

La fel, dacă inițiatorul renunță la realizarea proiectului se va informa în scris autoritatea competentă emitentă despre acest fapt.

Prezentul acord de mediu face obiectul procedurii de contencios administrativ. Exercitarea căilor de atac poate fi efectuată în ordinea procedurală de contestare a actelor administrative stabilită în Codul administrativ al Republicii Moldova nr. 116 din 19.07.2018 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 309-320).

Director

Dorin Poverjuc