



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI



European Bank
for Reconstruction and Development

**PROIECTUL
„GRCF2W2
BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”**


**EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

EDIȚIA 1

**APROBAT,
Viceprimar
BALAN Vitalii**


Data: 25 Martie 2026

„Declar pe propria răspundere că, prezenta informație este completă, veridică și corespunde stării de lucruri la momentul depunerii cererii, și îmi dau acordul, că declarațiile false care stârnesc controverse să fie verificate și, în caz de confirmare, să răspund în conformitate cu legislația în vigoare a Republicii Moldova”.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 2 din 58</p>
--	---	-------------------------


INDICATORUL REVIZIILOR

No	Ed./Rev./Date	Conținut sumar și identificare	Elaborat
1	Ed. 0 Rev. 0 /09.03.2026	Elaborare draft document EPAP, Ed.0 Rev.0/ 09.03.2026	Burlacu Anatol
2	Ed. 1 Rev. 0 /25.03.2026	Document final EPAP, Ed.1 Rev.1/ 25.03.2026	Burlacu Anatol

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 3 din 58</p>
--	---	-------------------------

CONȚINUT:

1.0	OBIECT SI DOMENIU DE APLICARE	4
2.0	REFERINTE NORMATIVE	4
3.0	TERMENI, DEFINITII SI PRESCURTĂRI	5
4.0	DATE GENERALE DESPRE PROIECT	7
4.1	Obiectivele Proiectului.....	7
4.2	Componentele Proiectului.....	7
4.3	Denumirea Proiectului	7
4.4	Locația Proiectului și Nivel (local, regional, național, transfrontalier).....	7
4.5	Domeniul și genul de activitate al Beneficiarilor.....	14
5	DATE DE IDENTIFICARE A INIȚIATORULUI ACTIVITĂȚII PLANIFICATE.....	15
5.1	Denumirea inițiatorului	15
5.2	Adresa inițiatorului	15
5.3	Persoana de contact.....	16
5.4	Încadrarea activității planificate a proiectului.....	16
6.0	DESCRIEREA ACTIVITĂȚII PLANIFICATE/PROIECTULUI.....	20
6.1	Rezumatul proiectului	20
6.3	Formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție)	23
6.4	Elementele specifice caracteristice proiectului propus	25
7.0	LOCUL DESFĂȘURĂRII ACTIVITĂȚII PLANIFICATE/PROIECTULUI.....	32
8	DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU ȘI MĂSURILE DE PROTECȚIE	49
8.1	Calitatea aerului și schimbările climaterice	49
8.2	Zgomot și vibrații.....	49
8.3	Resursele biologice și ecologice	50
8.4	Patrimoniul cultural.....	50
8.5	Peisaj și aspect vizual.....	50
8.6	Geologie, soluri, materiale și deșeuri.....	50
8.7	Mediul acvatic.....	51
8.8	Impactul asupra sănătății sociale, personale și umane	51
8.9	Transport și trafic	52
8.10	Efectele cumulate și interacțiunea dintre efecte.....	52
9.0	DESCRIEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI	53
10.0	MONITORIZAREA ASPECTELOR DE MEDIULUI.....	53
11.0	DESCRIEREA POSIBILELOR EFECTE ASUPRA MEDIULUI.....	54
12	ANEXE.....	54
	Anexa nr. 1 LISTA DE CONTROL	55

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 4 din 58</p>
--	---	--------------------------------

1.0 SCOP ȘI DOMENIU DE APLICARE

Scopul principal al evaluării prealabile a activității planificate este de a determina dacă activitatea propusă pentru Proiectul „Bălți Mobility and Street Lighting Project” are impact semnificativ asupra mediului și dacă acesta activitate trebuie supusă proceduri complete de Evaluare a Impactului asupra Mediului (EIM).

Evaluarea prealabilă a activității planificate, etapă administrativă, are următoarele obiective specifice:

- **Filtrarea proiectelor** (screening): Identificarea activităților care, prin natura, dimensiunea sau locația lor, pot genera efecte negative asupra mediului, în conformitate cu prevederile cerințelor din Anexa nr. 1 și Anexa nr.2.
- **Decizia de încadrare:** Stabilirea necesității efectuării evaluării impactului în context național sau transfrontalier sau a evaluării biodiversității.
- **Eficientizarea procesului:** Evitarea procedurilor complexe și costisitoare pentru proiectele cu impact minor sau neglijabil.
- **Informarea autorităților:** Furnizarea unei descrieri detaliate a obiectivului și a ciclului de viață al activității pentru ca Agenția de Mediu să emită decizia fundamentată.

De asemenea, în cadrul procesului de screening (filtrare) se va ține cont și de aspectele privind schimbările climatice prin determinarea implicațiilor activităților planificate asupra condițiilor și/sau vulnerabilității climatice, și anume:


- (a) dacă ele pot cauza impacte semnificative asupra climei prin emisiile GES și/sau sechestrarea potențială a carbonului;
- (b) dacă acestea sunt vulnerabile la schimbările climatice, și
- (c) dacă pot fi afectate de pericolele naturale asociate schimbărilor climatice și includerea lor în studiul de fezabilitate.

În urma evaluării prealabile Agenția de Mediu aprobă una din următoarele decizii pentru:

- a) activitățile planificate specificate în anexa nr. 1 – elaborarea programului de realizare a EIM;
- b) activitățile planificate specificate în anexa nr. 2 – determinarea necesității de efectuare a EIM,
- c) emite Acordul de Mediu.

2.0 REFERINTE NORMATIVE

1. Lege nr. 86/ privind evaluarea impactului asupra mediului,
2. Lege nr. 74/2024 privind acțiunile climatice
3. Lege nr. 209/2016 privind deșeurile,
4. Lege nr. 436/2006 privind administrația publică locală,
5. Lege nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional,
6. Lege nr. 1515/ privind protecția mediului înconjurător,
7. Lege nr. 1540/1998 privind plata pentru poluarea mediului,
8. Lege nr. 227/2022 privind emisiile industriale
9. Lege nr. 764/2001 cu privire la organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova
10. HG nr. 684/2022 Regulamentul cu privire la proiectele de investiții capitale publice.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 5 din 58</p>
--	---	-------------------------

3.0 TERMENI, DEFINITII SI PRESCURTĂRI

3.1 Termeni si definiții

Termenii utilizați în textul prezentului document au definițiile conforme cu referințele normative. Pentru o mai bună înțelegere a documentului se rețin următorii termeni mai importanți și definițiile din standardele sus menționate.

Acord de mediu: act permisiv, emis de organul central de mediu al administrației publice, prin care sânt stabilite condițiile și măsurile pentru protecția mediului care trebuie respectate în cazul realizării proiectului;

Activitate planificată: proiect public sau privat ori gen de activitate planificată, care constă în construcția de obiecte noi, extinderea, reconstrucția, modernizarea, reprofilarea, planificarea unor genuri noi de activitate, dobândirea sau utilizarea resurselor naturale, influența asupra teritoriului sau peisajului neatins sau puțin modificat de activitatea omului, precum și alte acțiuni a căror efectuare sau al căror rezultat final poate avea impact semnificativ asupra mediului;

Autoritate competentă: organ emitent al actelor permise în domeniul mediului;

Evaluare a impactului asupra mediului: procedură efectuată conform prezentei legi pentru evaluarea impactului eventual al activității planificate asupra mediului, precum și pentru elaborarea propunerilor privind prevenirea și minimizarea impactului negativ sau, în cazul încălcării cerințelor prevăzute de lege, pentru interzicerea demarării activității planificate;

Gaze cu efect de seră (GES): amestec de gaze (vapori de apă, dioxid de carbon, metan, oxid de azot, hidro – fluoro - carburi (HFC)), care sunt constituenți gazoși ai atmosferei, de origine naturală sau antropică, și care absorb temperatura sau radiațiile infraroșii.

Impact asupra mediului: schimbări directe sau indirecte ale mediului, provocate de realizarea unor activități planificate care afectează sau pot afecta atât sănătatea omului, cât și diversitatea biologică, solul, subsolul, apa, aerul, clima, peisajul, bunurile materiale, patrimoniul cultural, precum și interacțiunea dintre factorii enumerați;

Inițiator: persoană fizică sau juridică, inclusiv unitățile publice și administrativ-teritoriale, care solicită obținerea dreptului de realizare a activității planificate.

Mediu: spațiul în care funcționează o organizație, care include aerul, apa, pământul, resursele naturale, flora, fauna, ființele umane și relațiile între acestea.


Public interesat: public afectat sau care ar putea fi afectat ori care este interesat de procedurile de adoptare a deciziilor în domeniul mediului.

Public: una sau mai multe persoane fizice sau juridice, precum și asociațiile, organizațiile sau grupurile constituite de acestea în conformitate cu legislația sau practica națională;

Schimbare climatică: schimbare a modelelor meteorologice, atribuite direct sau indirect unei activități umane, care alterează compoziția atmosferei la nivel global și care se suprapune variabilității naturale a climei, observată pe parcursul unor intervale de timp comparabile.

Sechestrare a carbonului: proces prin care carbonul este absorbit din atmosferă și stocat, inclusiv în sol și în vegetație, cu excepția produselor lemnoase recoltate sau a altor tipuri de vegetație care au fost recoltate, curățate sau tăiate.

Sistem climatic: totalitate formată din atmosferă, hidrosferă, biosferă și geosferă, precum și interacțiunile dintre acestea.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 6 din 58</p>
--	---	--------------------------------

Soluții bazate pe natură: măsuri de protecție, de gestionare durabilă și de restabilire a ecosistemelor naturale și a celor modificate, care răspund provocărilor antropice, în mod eficient și adaptabil, și care aduc beneficii oamenilor și naturii;


Sursă: proces, activitate sau mecanism care degajă în atmosferă un gaz cu efect de seră, un aerosol sau un precursor al unui gaz cu efect de seră;

Tranziție justă: tranziție către o economie circulară incluzivă și neutră din punct de vedere climatic, în care emisiile de GES rămase sunt reținute prin sechestrare de către absorbanții acestora, în cadrul căreia sunt create locuri de muncă și este asigurată coeziunea socială;

Vulnerabilitate: nivel de sensibilitate sau incapacitate al unui sistem de a face față efectelor negative ale schimbărilor climatice, inclusiv variabilității climatice și fenomenelor meteorologice extreme.

3.2 Prescurtări

APC	Autoritate Publică Centrală
APL	Autoritate Publică Locală
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
CET	Centrală electro-termică
CMA	Concentrația maximă admisibilă
EE	Eficiență energetică
EIM	Evaluarea impactului asupra mediului
EPAP	Evaluarea prealabilă a activității planificate
HG	Hotărâre de guvern
ME	Ministerul Energiei
MF	Ministerul Finanțelor
MM	Ministerul Mediului
PMMSȘ	Planul de management de mediu și social al șantierului
SSM	Sănătate și securitate în muncă
GES	Gaze cu efect de seră
SC	Schimbări climatice
PMB	Primăria mun. Bălți
CO ₂	Dioxid de carbon (IV)

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p style="text-align: center;">PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p style="text-align: center;">EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p style="text-align: right;">Pagina: 7 din 58</p>
--	---	--

4.0 DATE GENERALE DESPRE PROIECT

4.1 Obiectivele Proiectului

Proiectul „Balti Mobility and Street Lighting” urmărește promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de CO₂ în or. Bălți prin modernizarea transportului și a infrastructurii de iluminat, astfel v-a transforma municipiului Bălți într-un oraș mai verde și mai sustenabil.

Obiectivele principale ale Proiectului includ extinderea serviciului de troleibuze cu baterii autonome (pentru rute flexibile și zone fără rețea) și modernizarea iluminatului stradal care includ următoarele:

- **Reducerea poluării:** Diminuarea emisiilor de și alți poluanți în oraș.
- **Modernizarea transportului public:** Extinderea serviciului de troleibuze eficiente energetic și creșterea flexibilității rutelor folosind troleibuze cu autonomie sporită pe baterii (pentru a ocoli blocajele sau a deservi zone fără linii aeriene).
- **Siguranța în operare:** Asigurarea continuității transportului chiar și în cazul defecțiunilor rețelei electrice.
- **Eficiență energetică:** Modernizarea infrastructurii de iluminat stradal pentru a reduce consumul de energie.

4.2 Componentele Proiectului

Proiectul este alcătuit din două componente:

Componenta nr. 1: Achiziționarea¹ a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă (ceea ce echivalează cu 20 km, inclusiv capacitatea bateriilor acumulatorilor de tracțiune pentru necesitățile de încălzire/răcire), suma necesară pentru investiții este de 5,8 milioane EUR.

Componenta 2: Instalarea a 1082 de corpuri de iluminat și echipamente suplimentare (suporturi, cabluri noi, stâlpi, etc.) pe 16 străzi selectate din mun. orașul Bălți.

4.3 Denumirea Proiectului

Denumirea Proiectului este „**GRCF2W2 Mobilitate și iluminat public în Bălți**”

4.4 Locația Proiectului și Nivel (local, regional, național, transfrontalier)

Activitatea planificată va fi realizată în mun. Bălți, în cele 6 cartiere conform Planului² Urbanistic General: (1) Cartierul Centru (nucleul istoric și administrativ), (2) Cartierul Dacia, (3) Cartierul Pământeni, (iv) Cartierul Slobozia, (v) Cartierul Molodovo și (vi) Cartierul Bălții Noi.

¹ Sursa: Lege nr. 443/2023 privind scutirea de plata drepturilor de import a unor unități de transport electric - https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141204&lang=ro

² Sursa: https://balti.md/wp-content/uploads/2025/02/arh-regulament-local-de-urbanism_14800-2004.pdf

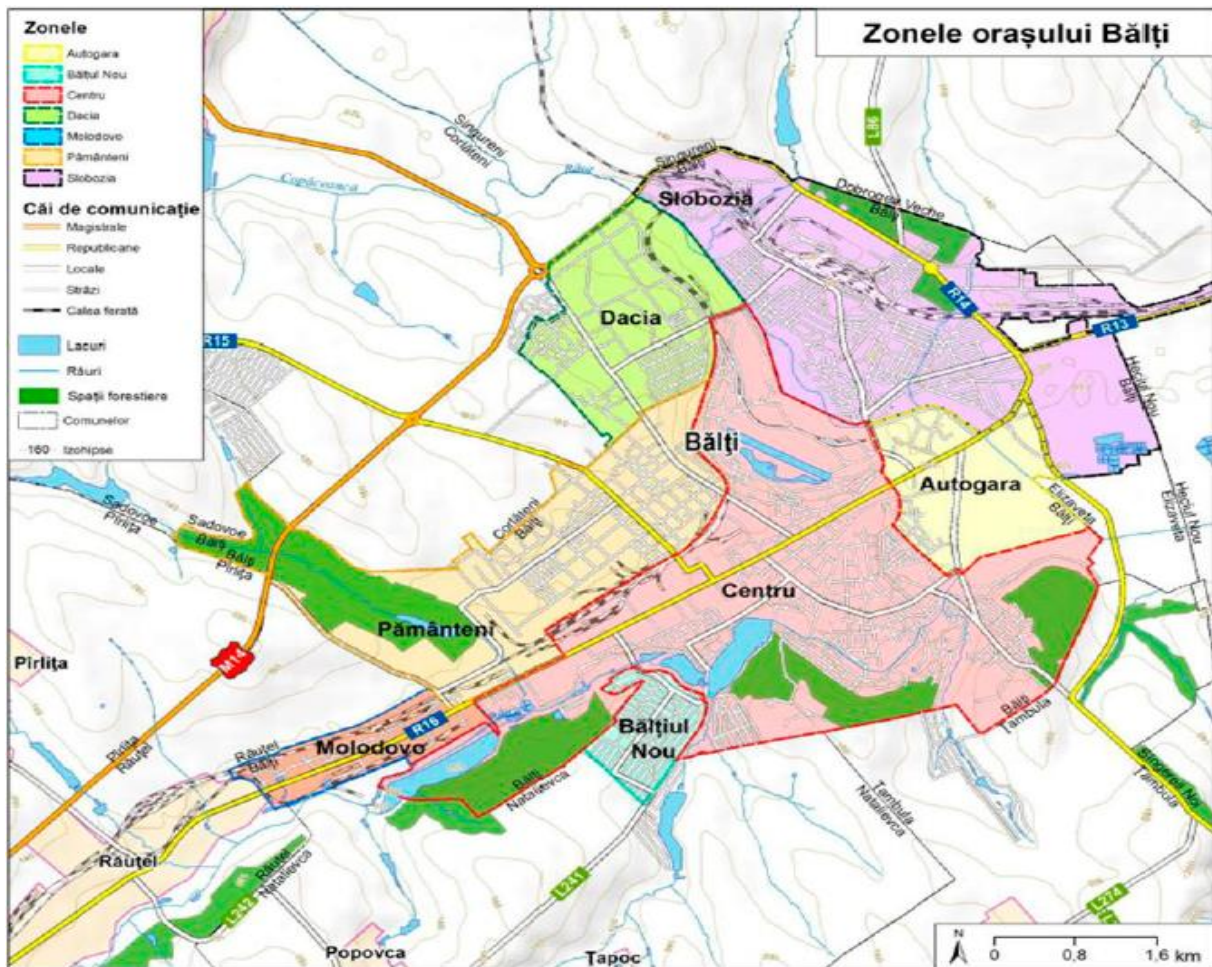


Figura 1: Cartierele sau Zonele orașului Bălți (cartiere)

Componenta nr. 1 Achiziționarea a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă

Într-un mediu urban modern, transportul public este o componentă majoră a economiei municipale, care are un impact semnificativ asupra dezvoltării socio-economice a aglomerărilor urbane. În consecință, eficiența performanței transportului public din Bălți este unul dintre indicatorii cheie ai calității vieții populației.

Baza structurii de transport și planificare a orașului Bălți este rețeaua sa de drumuri radiale-inelare. Principalul dezavantaj al rețelei de drumuri radiale-inelare este că generează un volum semnificativ de trafic de tranzit prin centrul orașului, ceea ce are un impact semnificativ asupra vitezei operaționale a transportului public.

Numărul total de stații de transport public din municipiul Bălți este de 111, dintre care 46% ar trebui reparate. Unele stații sunt echipate cu mijloace de informare a pasagerilor cu privire la funcționarea troleibuzelor publice: (i) panouri cu orarul actual al flotei sau intervale și (ii) panouri electronice care informează pasagerii cu privire la timpul de așteptare rămas al flotei pe trasee. Numărul total de panouri electronice instalate în municipiul Bălți este de 12.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 9 din 58

Rezultatele analizei locațiilor stațiilor și densității populației din municipiul Bălți au arătat că aproximativ 80% din populație locuiește într-o zonă accesibilă pietonal pe o rază de 500 de metri de stațiile de transport public. O interpretare grafică a accesibilității pietonale la infrastructura de transport public din municipiul Bălți este prezentată în figură. Sistemul de transport public al municipiului Bălți este alcătuit din mijloace de transport electrice pe roți (troleibuze) și mijloace de transport cu motor cu ardere internă pe roți (autobuze).

Ponderea parcului auto al operatorilor privați de transport public echipat cu motoare diesel este de aproximativ 84 %. Restul flotei operatorilor privați de transport public este echipată cu motoare pe benzină (≈15%) și GPL (≈1%). Sistemul de transport public al municipiului Bălți este destul de dezvoltat în ceea ce privește accesibilitatea și interacțiunea între modurile de transport. Lungimea totală a rețelei de rute este de 396,48 km.

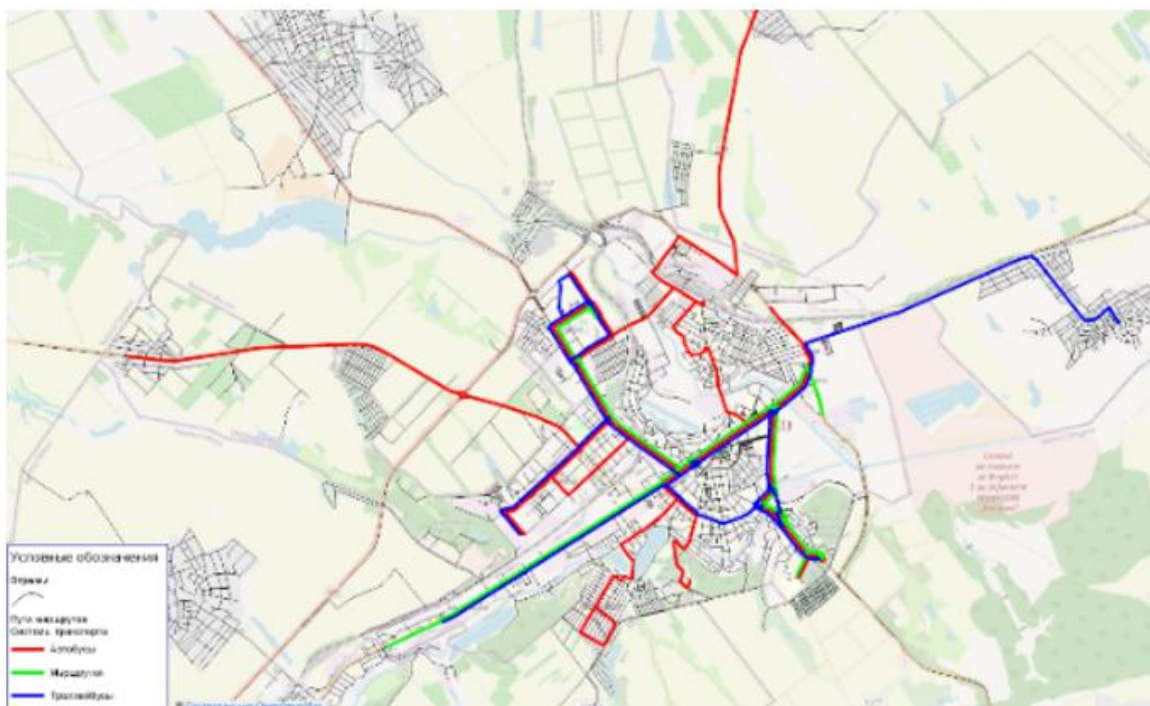


Figura 2: Schema transportului public al mun. Bălți
(linie albastră – troleibuze, roșie – autobuze și verde – microbuze)

Rețeaua stradală susține un sistem extins de transport public, care în prezent acoperă integral municipiul, inclusiv zonele periferice precum Elizaveta, Sadovoe și Bălțiul Nou, prin linii de troleibuz și autobuz.

Parcul de troleibuze din Bălți dispune în prezent de o flotă de aproximativ 65-68 de unități. Această cifră a crescut semnificativ în ultimii ani datorită unor proiecte majore de modernizare și achiziție.

Structura actualizată a flotei și a serviciilor oferite de Î.M. „Direcția de Troleibuze din Bălți” este următoarea:



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE

Pagina: 10 din 58

- Unități noi (2024): În iulie 2024, parcul a fost dotat cu 16 troleibuze noi cu propulsie electrică și încărcare din mers, fabricate în Republica Moldova (Informbusiness³).
- Troleibuze cu mers autonom: Flota include 11 troleibuze autonome (introduse inițial în 2021) care permit circulația pe porțiuni de drum fără rețea electrică de contact.
- Total unități active: În funcție de retragerea unităților foarte vechi (unele având peste 30 de ani de exploatare), numărul total de vehicule funcționale se menține în jurul a 65-70 de unități pentru a acoperi noua rețea extinsă.

Noi rute lansate: Începând cu 1 noiembrie 2025, au fost puse în funcțiune 5 rute noi (12, 13, 14, 15), extinzând transportul electric spre zone periferice precum Podul Chișinăului și cartierul 8.

Conexiuni rurale: A fost lansată ruta nr. 11, care conectează centrul orașului Bălți cu satul Sadovoe, utilizând troleibuze cu mers autonom.

Acoperire majoră: Din 2025, transportul de pasageri în municipiul Bălți este asigurat în proporție majoritară de către Direcția de Troleibuze⁴ din Bălți.

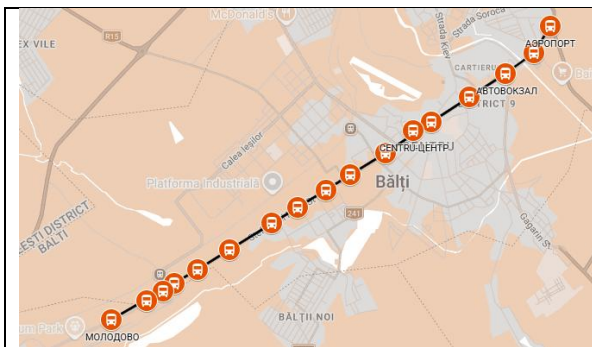


Fig. 3: Linia de troleibuz 1 Aeroport cartierul Molodovo

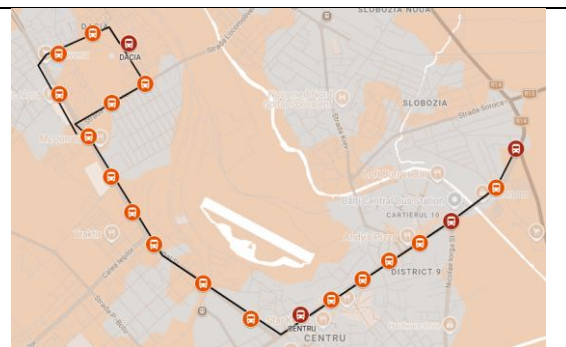


Fig. 4: Linia de troleibuz 2 Aeroport cartierul Dacia



Fig. 5: Linia de troleibuz 3 Aeroport Zona industrială

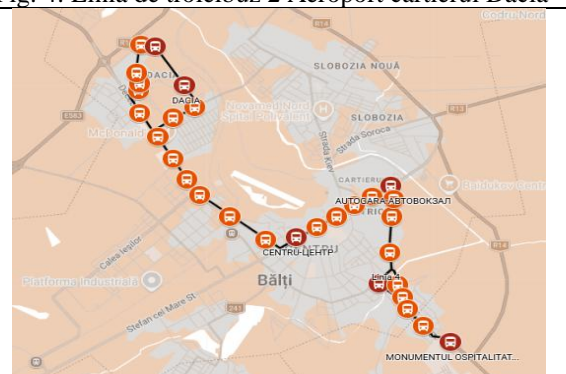


Fig. 6: Linia de troleibuz 4 Cartier Dacia - Centru

³ Sursa: <http://trans-electro.com/ro/>

⁴ Sursa: <https://trolleybalti.com/noutati>



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 11 din 58

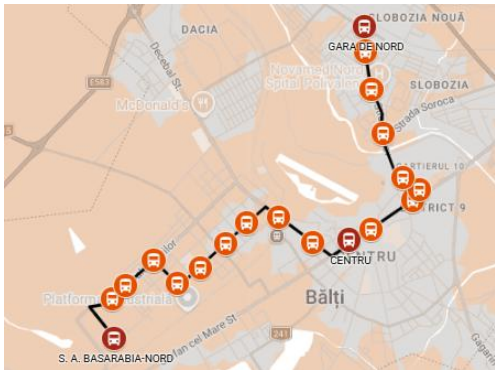


Fig. 7 Linia nr. 5 Zona industrială – Centru Slobozia

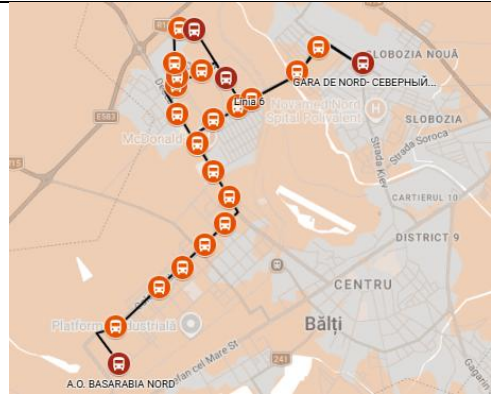


Fig. 8 Linia nr. 6 Zona industrială, Dacia si Slobozia

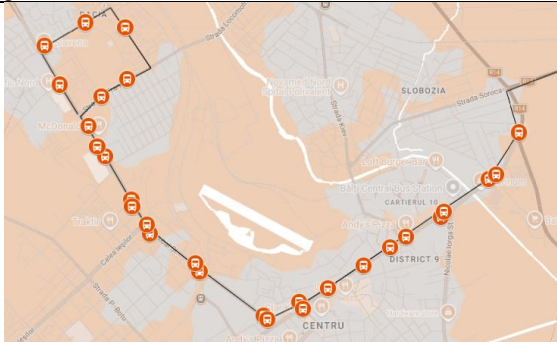


Fig. 9: Linia nr 7 Cartier Dacia - Slobozia

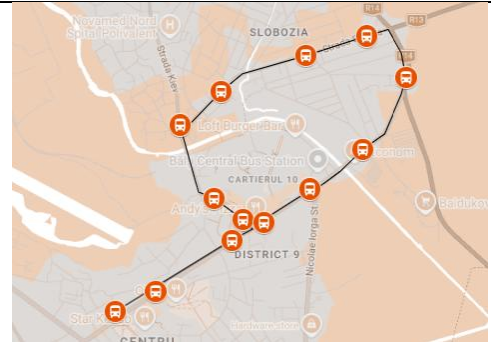


Fig. 10: Linia nr 8 Cartiere Centru - Slobozia

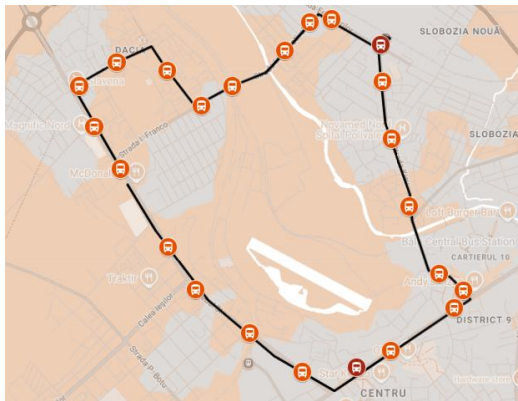


Fig. 11: Linia nr 9 Cartiere Dacia – Centru - Slobozia

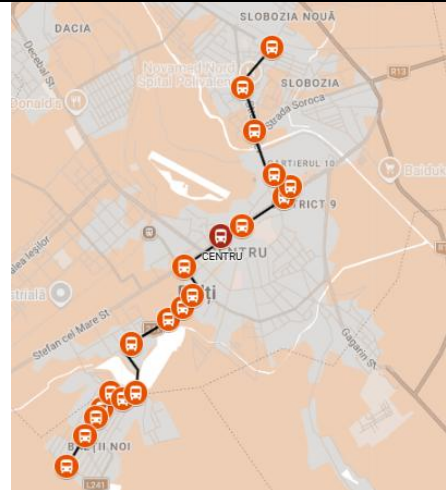


Fig. 12: Linia nr.10 Cartierul Slobozia – Bălții Noi



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 12 din 58

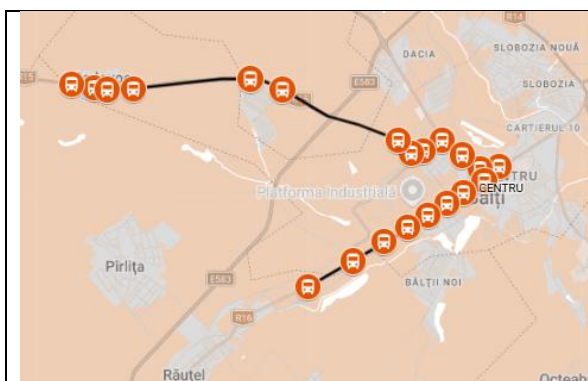


Fig. 13: Linia nr 11 Centru – Sadovoie

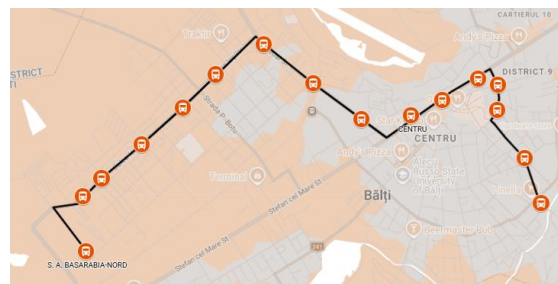


Fig. 14: Linia nr. 12 Zona industrială - Centru

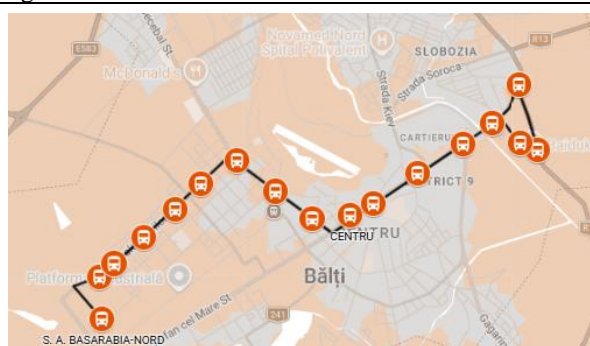


Fig. 15: Linia nr.13 Zona industrială - Centru

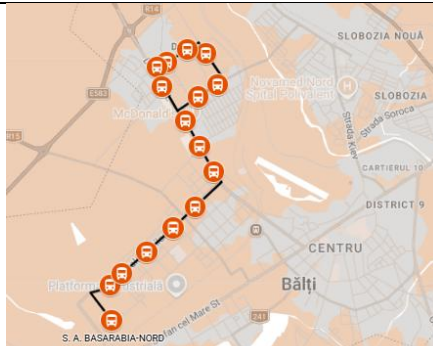


Fig. 16: Linia nr. 14 Zona industrială - Dacia

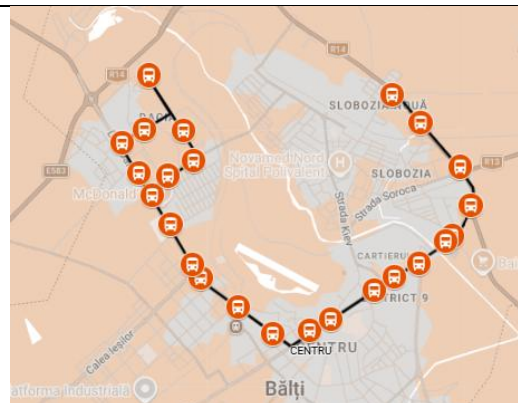


Fig. 17: Linia nr. 15 Cartier Dacia – cartier Slobozia

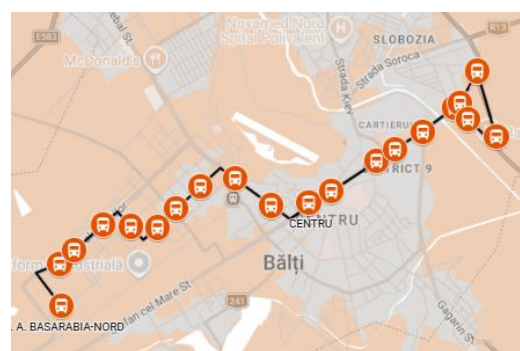


Fig. 18: Linia nr.16 Zona industrială – cartier Slobozia

Componenta nr. 2 Instalarea a 1082 de corpuri de iluminat și echipamente suplimentare (suporturi, cabluri noi, stâlpi, etc.) pe 16 străzi din mun. orașul Bălți.

Sistemul de iluminat stradal din orașul Bălți este un sistem complex, care combină utilizarea unor tehnologii de iluminat relativ vechi și noi. De asemenea, este de remarcat faptul că au trecut 8 ani de la trecerea totală a orașului Bălți la iluminatul stradal cu LED-uri, astfel încât echipamentele existente și-au pierdut și mai mult din calitatea caracteristicilor tehnice și de iluminare.

Rețeaua de drumuri și străzi din municipiul Bălți constituie coloana vertebrală a infrastructurii celui de-al doilea cel mai mare centru urban din Republica Moldova, având un rol strategic pentru logistica și economia regiunii de nord.

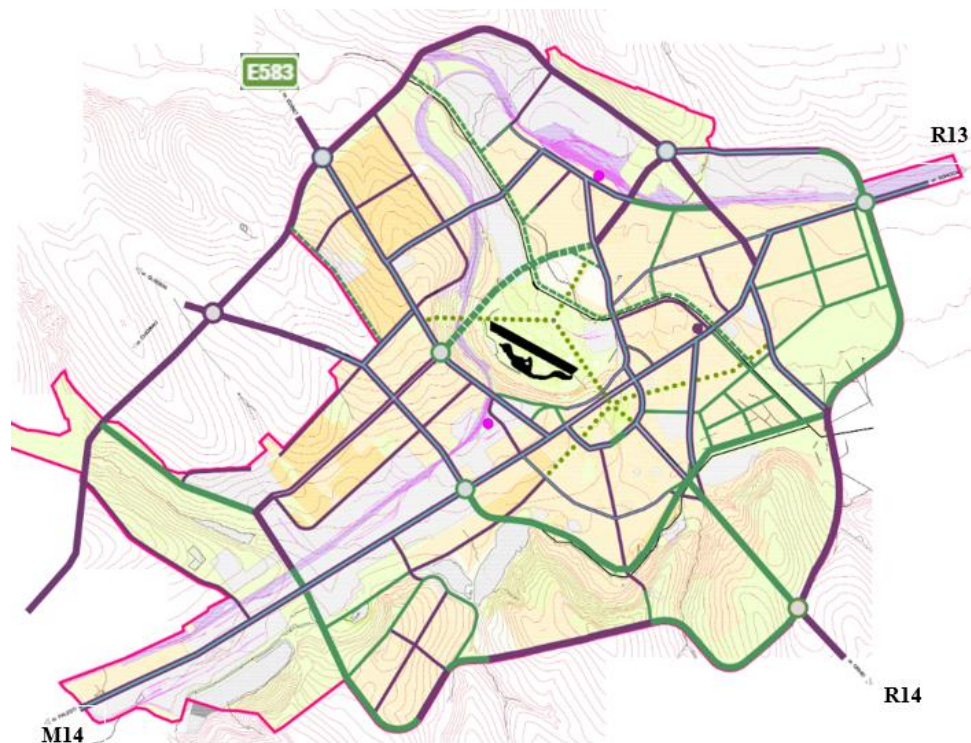


Figura 19: Rețeaua de drumuri și străzi din mun. Bălți


Municipiul Bălți dispune de o rețea vastă de drumuri, care include bulevarde principale, străzi magistrale și străzi secundare repartizate pe cartierele orașului. Principalele artere și zone în care sunt grupate străzile din oraș care fac legătura între cartiere și asigură tranzitul major:

- Bulevardul Mihai Eminescu O arteră centrală importantă.
- Bulevardul Larisa: Situat în zona centrală.
- Strada Ștefan cel Mare: Principala coloană vertebrală a orașului.
- Strada Decebal: Leagă centrul de cartierul Pământeni și zonele industriale.
- Strada Calea Iașilor: Direcția de ieșire spre vestul țării.
- Strada Kiev: Artera care face legătura cu ieșirea spre Soroca.
- Strada 31 August 1989: Importantă pentru traficul din centrul istoric.

Sistemul de iluminat stradal din municipiul Bălți se află într-un proces amplu de modernizare, axat pe eficiență energetică și siguranță rutieră. În prezent, iluminatul funcționează conform unui program sezonier adaptat lungimii zilei, gestionat de Î.M. „Direcția⁵ de Construcții Capitale Comanditar Unic” (DCCCU).

Conform deciziilor recente ale primăriei, programul de activare a luminilor este ajustat periodic:

⁵ Sursa: <https://balti.md/servicii-de-informare/>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 14 din 58</p>
--	---	---------------------------------

- Orar actual (octombrie 2025 - martie 2026): Iluminatul se conectează la ora 17:20 și se deconectează la ora 06:20.
- Regim de noapte: Din februarie 2025, s-a decis ca iluminatul să funcționeze fără întreruperi pe tot parcursul nopții (inclusiv în intervalul 24:00 – 05:00), pentru a spori siguranța cetățenilor.
- Ajustări meteo: În zilele cu nebulozitate ridicată sau vreme înnorată, autoritățile pot decide activarea sistemului mai devreme decât ora stabilită

4.5 Domeniul și genul de activitate al Beneficiarilor

4.5.1 Beneficiar general Primăria mun. Bălți

Beneficiarul Proiectului „Balti Mobility and Street Lighting” este Primăria mun. Bălți și toți locuitorii și vizitatorii municipiului Bălți, cu accent pe incluziunea socială și siguranță.

Municipiul Bălți, ca autoritate a administrației publice locale, are rolul de a gestiona afacerile publice, asigurând dezvoltarea economică și socială a orașului. Responsabilitățile includ administrarea patrimoniului local, asigurarea ordinii publice, gestionarea serviciilor comunale (apă, căldură, salubritate), dezvoltarea infrastructurii, educației, culturii și sănătății, precum și susținerea activității economice locale prin direcții precum cea a piețelor.

4.5.2 Întreprinderea Municipală ”Direcția Troleibuze Bălți”


Î.M. „Direcția Troleibuze Bălți” este operatorul principal de transport public electric din municipiul Bălți, responsabil pentru gestionarea și întreținerea rețelei de troleibuze. Întreprinderea își are sediul pe strada Decebal, 132 și oferă servicii de transport pe numeroase rute care conectează principalele cartiere ale orașului.

4.5.3 Întreprinderea Municipală ”Direcția Construcții capitale comanditar unic”

Î.M. „Direcția Construcții Capitale Comanditar Unic” (DCC CU) din Bălți este întreprinderea municipală responsabilă de gestionarea investițiilor în construcții, supravegherea tehnică a proiectelor de infrastructură și întreținerea unor sisteme publice, precum iluminatul stradal.

Î.M. „Direcția Construcții Capitale Comanditar Unic” este responsabilă și acordă următoarele servicii:

- Supraveghere Tehnică: Asigură monitorizarea lucrărilor de construcție-montaj pentru proiectele municipale.
- Iluminat Public: Gestionează contractele și licitațiile pentru întreținerea și deservirea sistemului stradal din oraș.
- Achiziții Publice: Organizează licitații pentru diverse lucrări de infrastructură și servicii comunale în interesul Primăriei mun. Bălți.
- Activități de Arhitectură: Întreprinderea este înregistrată oficial cu domeniul principal de activitate în arhitectură și inginerie

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 15 din 58</p>
--	---	---------------------------------

4.5.4 Alte categorii de beneficiari

Principalele categorii de beneficiari din mun. Bălți includ:

- Persoanele cu mobilitate redusă: Datorită achiziționării de troleibuze cu podea joasă, accesul la transportul public devine mult mai facil pentru persoanele cu dizabilități, vârstnici și părinții cu căruțuri pentru copii.
- Locuitorii din zonele periferice: Noile troleibuze cu propulsie autonomă (până la 20 km) vor permite extinderea rutelor în zone unde nu există rețele electrice de contact, conectând mai bine cartierele îndepărtate de centrul orașului.
- Pietonii și șoferii: Modernizarea iluminatului stradal pe șase străzi prioritare va îmbunătăți vizibilitatea și siguranța în trafic pe timp de noapte.
- Femeile și copiii, elevi și studenți: Instalarea camerelor de supraveghere în troleibuze și un iluminat stradal mai eficient sunt măsuri menite să crească sentimentul de siguranță publică, în special pentru categoriile mai vulnerabile.
- Pacienți și bolnavi: Modernizarea iluminatului stradal din mun. Bălți va îmbunătăți vizibilitatea și siguranța în trafic pe timp de noapte.
- Municipiul Bălți (ca entitate): Orașul va beneficia de reducerea consumului de energie, scăderea emisiilor de CO₂ și costuri de întreținere mai mici pentru flota de transport și sistemul de iluminat.
- Autoritățile publice de stat (administratorii facilităților publice și municipalitățile).
- Furnizori de servicii de construcție și energetice din sectorul privat (companii de construcții și proiectare, auditori energetici, companii de servicii energetice, furnizori de echipamente etc.).

5 DATE DE IDENTIFICARE A INIȚIATORULUI ACTIVITĂȚII PLANIFICATE


5.1 Denumirea inițiatorului

Inițiatorul activității planificate este Primăria mun. Bălți din Republica Moldova. Consiliul municipal Bălți a aprobat proiectul Acordului de grant între municipiul Bălți și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în cadrul Proiectului „GrCF2W2-Balti Mobility and Street Lighting-Project Implementation Support” în temeiul art. 14 alin. (1) și alin. (2) lit. j) din Legea privind administrația publică locală nr. 436-XVI din 28.12.2006 și a deciziei Consiliului municipal Bălți nr. 8/3 din 08.09.2023 „Cu privire la aprobarea Contractului de împrumut (GrF2 W2 – Bălți Mobilitate și Iluminat Stradal) și a Contractului de atribuire a grantului (GrF2 W2 – Bălți Mobilitate și Iluminat Stradal) între municipiul Bălți și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare” etc.

Primăria mun. Bălți joacă rolul de beneficiar principal și implementator local al Proiectului „Bălți Mobility and Street Lighting”, o inițiativă strategică realizată în parteneriat cu Banca⁶ Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Fondul⁷ E5P.

⁶ Sursa: <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/53622.html#customtab-469966ec0d-item-f74cb341bb-tab>

⁷ Sursa: <https://e5p.eu/moldova/project-detail/122>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 16 din 58</p>
--	---	---------------------------------

5.2 Adresa inițiatorului

Primăria mun. Bălți are sediul în mun. Bălți (MD-2068), str. Independenței nr.1 Tel. +373 (0 231) 54-614, email: primaria@balti.md, pagina web: <https://balti.md/>

Î.M. „Direcția⁸ Construcții Capitale Comanditar Unic” este amplasat pe str. Păcii nr 38, Bălți, MD-3121, Administrator (Anticameră): +373 231 26 431, Administrator Adjunct: +373 231 24 083.

Î.M. „Direcția⁹ de troleibuze din Bălți” are sediul în mun. Bălți pe strada Decebal nr 132: Anticameră: +373 231 74 982, Dispecerat (Centru): +373 686 72 860, Serviciul Încasări (Abonamente): +373 607 71 871.

5.3 Persoana de contact

Începând cu data de 19 martie 2025, dl. Vitalie Balan¹⁰ își exercită oficial atribuțiile în calitate de Viceprimar al municipiului Bălți, responsabil de administrarea proprietății municipale, relații funciare, arhitectură și construcții, precum și gospodăria municipală.

5.4 Consultantul pentru acordare suport tehnic

Primăria mun. Bălți a semnat un contract cu Consultantul tehnic pentru a elabora proiectul tehnic și pregăti documentația de licitație pentru a selecta un antreprenor pentru realizarea lucrărilor de construcție.

Consultantul tehnic mai este responsabil pentru monitorizarea lucrărilor de construcție și raportare performanțe la BERD și Primăria mun. Bălți.

5.4 Încadrarea activității planificate a proiectului cu cerințele Legii nr. 86/2014 privind EIM

5.4.1 Conformarea cu prevederile aplicabile Legii nr. 86/2014 privind EIM


Proiectul „Balti Mobility and Street Lighting” (GrCF2W2) face parte din activitatea de modernizare a infrastructurii urbane din mun. Bălți, iar scopul acestui proiect este de a reduce emisiile de CO₂ și a îmbunătăți eficiența energetică în mun. Bălți. Proiectul se concentrează pe două componente majore:

- **Transport public sustenabil:** Componenta nr.1 include achiziționarea a aproximativ 22 de troleibuze noi cu propulsie autonomă (pe baterii), capabile să parcurgă până la 20 km fără rețea de contact. Aceasta permite extinderea rutelor în zone dens populate care nu dispun de linii electrice suspendate.
- **Iluminat stradal modern:** Componenta nr. 2 include reabilitarea și modernizarea sistemului de iluminat pe 16 străzi prioritare din oraș. Obiectivul este reducerea consumului de energie și amprentei de carbon, sporind în același timp siguranța rutieră și a cetățenilor pe timp de noapte.

⁸ Sursa: <https://balti.md/im-directia-de-construcții-capitale-comanditar-unic-anunta-licitatia/>

⁹ Sursa: <https://rolleybalti.com/>

¹⁰ Sursa: <https://balti.md/vitalie-balan-viceprimar-al-municipiului-balti-responsabil-de-administrarea-proprietatii-municipale-relatii-funciare-arhitectura-si-construcții-gospodaria-municipala/>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 17 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Activitatea planificată pentru implementarea Proiectului „GrCF2W2-Balti Mobility and Street Lighting” este trecută prin prisma cerințelor și al mecanismului de evaluare a impactului asupra mediului al unor genuri de activități planificate publice și private și a mecanismului de evaluare a biodiversității pentru asigurarea prevenirii sau minimizării, la etapele inițiale, a impactului semnificativ asupra mediului și sănătății populației, precum și pentru implementarea obligațiilor asumate de Republica Moldova pe plan internațional. Procedura de achiziții a bunurilor și al serviciilor va fi realizată în conformitate cu cerințele de achiziții a BERD.


Evaluarea prealabilă a activității planificate este o etapă procedurală obligatorie care precede evaluarea impactului asupra mediului (EIM). Aceasta are rolul de a determina dacă un proiect specific va avea un impact semnificativ asupra mediului și dacă este necesară efectuarea unei evaluări detaliate a acestuia.

Așa după cum s-a menționat, Proiectul se concentrează pe două componente majore: (i) Transport public sustenabil (Componenta nr.1) prin achiziția a aproximativ 22 de troleibuze noi cu propulsie autonomă (pe baterii), capabile să parcurgă până la 20 km fără rețea de contact și (ii) Iluminat stradal modern (Componenta nr.2) prin reabilitarea și modernizarea sistemului de iluminat pe străzi prioritare din orașul Bălți.

Componenta nr. 1 „Achiziția a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă” se examinează prin prisma activităților specificate în Anexa nr. 1 și Anexa nr. 2 al Legii nr. 86 din 29.05.2014 privind EIM. Conform activităților planificate prezentate în Anexa nr. 1, pentru care se supune în mod obligatoriu EIM, activitățile planificate pentru ”Achiziția a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă” **NU se încadrează la cerințele din Anexa nr. 1.**

Conform activităților planificate prezentate în Anexa nr. 2, pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării EIM, activitatea planificată pentru achiziția a 22 de troleibuze cu propulsie autonomă se regăsește la capitolul 10 Infrastructură, litera b) **Proiecte de dezvoltare urbană** (cu excepția clădirilor rezidențiale a căror construire este prevăzută în planurile urbanistice generale), inclusiv **construirea de** centre comerciale sau de divertisment, parcuri de autobuze sau troleibuze, parcări sau ansambluri de garaje, complexe sportive și de fitness (cu o suprafață în dezvoltare de peste un hectar împreună cu suprafața cu piste asfaltate, trotuare, alei pietonale, piste pentru biciclete). Conform acestor cerințe, activitatea planificată nu include construirea parcuri de troleibuze, ci completarea parcului cu 22 de troleibuze noi cu propulsie autonomă.

Componenta nr. 2 ”Instalarea a 1082 de corpuri de iluminat și echipamente suplimentare (suporturi, cabluri noi, stâlpi, etc.) pe 16 străzi din mun. Bălți” de asemenea se examinează prin prisma activităților specificate în Anexa nr. 1 și Anexa nr. 2 al Legii nr. 86 din 29.05.2014 privind EIM. Activitatea planificată pentru realizarea Componentei nr. 2 include (i) renovarea și instalarea a 1082 de corpuri de iluminat și echipamente suplimentare pe 16 străzi din mun. Bălți). Conform activităților planificate prezentate în Anexa nr. 1, pentru care se supune în mod obligatoriu EIM, activitățile planificate pentru instalarea pilonilor noi și a corpurilor de iluminat (1082 bucăți) **NU se încadrează la cerințele din Anexa nr. 1.**

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 18 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Conform activităților planificate prezentate în Anexa nr. 2, pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării EIM, activitatea planificată pentru instalarea a 1082 de corpuri de iluminat și echipamente noi suplimentare pe 16 străzi din or. Bălți se regăsește la capitolul 10 Infrastructură, litera b) **Proiecte de dezvoltare urbană** (cu excepția clădirilor rezidențiale a căror construire este prevăzută în planurile urbanistice generale), inclusiv **construirea de** centre comerciale sau de divertisment, **parcuri de autobuze sau troleibuze**, parcuri sau ansambluri de garaje, complexe sportive și de fitness (cu o suprafață în dezvoltare de peste un hectar împreună cu suprafața cu piste asfaltate, trotuare, alei pietonale, piste pentru biciclete). Conform acestor cerințe, activitatea planificată nu include construirea parcuri de troleibuze, ci modernizarea iluminatului stradal și a infrastructurii de iluminat.


Dovada neîncadrării în activitățile planificate cu cerințele descrise în Legea nr. 86 este prezentată în tabelul nr. 1.

Tabelul 1: Evaluarea conformării cu prevederile Legii nr. 86 din 29.05.2014 privind EIM pentru activitatea planificată a Proiectului

Denumire componentă	Specificații Tehnice	Conformare cu prevederile Legii nr. 86	
		Anexa 1	Anexa 2
Transport public sustenabil	Achiziția a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă”	Activitatea planificată nu se regăsește în Anexa nr. 1	Activitatea planificată nu se regăsește în Anexa nr. 2
Iluminat stradal modern	”Instalarea a 1082 de corpuri de iluminat și echipamente suplimentare (suporturi, cabluri noi, stâlpi, etc.) pe 16 străzi din mun. orașul Bălți	Activitatea planificată nu se regăsește în Anexa nr.1	Activitatea planificată nu se regăsește în Anexa nr. 2
<p>Concluzie: Activitatea planificată nu cade sub incidența Legii nr. 86/2024 privind EIM și activitatea planificată se va conforma cu cerințele tehnice de proiectare a Republicii Moldova în care trebuie respectate următoarele cerințe esențiale: A - rezistență și stabilitate; B - siguranță în exploatare; C - securitatea la foc; D - igienă, sănătatea oamenilor refacerea și protecția mediului înconjurător; E - izolare termică, hidrofugă și economie de energie. F - protecția împotriva zgomotului.</p>			

Urmare a celor menționate mai sus, activitățile planificate pentru implementarea Componentelor 1 și 2 se vor realiza în conformitate cu cerințele Codului¹¹ nr. 434/2023 Urbanismului și Construcțiilor care stabilește cerințe pentru amenajarea teritoriului, urbanism, autorizarea și execuția lucrărilor de proiectare și a lucrărilor de construcții, post utilizarea construcțiilor, asigurarea calității construcțiilor, a materialelor și produselor pentru construcții, exercitarea controlului de stat cu privire la respectarea disciplinei în amenajarea teritoriului și urbanism și a regimului de autorizare a execuției construcțiilor, precum și aplicarea unitară a prevederilor legislației în domeniul calității în construcții pe teritoriul Republicii Moldova, cu respectarea interesului public.

¹¹ Sursa: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141533&lang=ro

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 19 din 58</p>
--	---	---------------------------------

5.4.2 Conformarea cu prevederile aplicabile Legii nr. 74/2024 privind acțiunile climatice

Evaluarea prealabilă a activității planificate, pentru procurarea a 22 de troleibuze noi cu propulsie autonomă și modernizarea iluminatului stradal are scop (i) reducerea poluării, (ii) modernizarea transportului public, (iii) siguranță în operare și (iv) eficiență energetică prin reducerea consumului de energie, se va realiza prin prisma cerințelor acțiunilor climatice în vederea îndeplinirii obiectivului pe termen lung privind limitarea creșterii temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C peste nivelurile preindustriale, continuând eforturile pentru a limita această creștere la 1.5 °C.

De asemenea, evaluarea prealabilă a activității planificate a Proiectului va determina implicațiile activităților planificate asupra condițiilor și/sau vulnerabilității climatice, și anume:


- (a) dacă ele pot cauza impacte semnificative asupra climei prin emisiile GES și/sau sechestrarea potențială a carbonului;
- (b) dacă acestea sunt vulnerabile la schimbările climatice; și
- (c) dacă pot fi afectate de hazardele naturale asociate schimbărilor climatice și includerea lor în ciclul de viață a proiectului.

Activitățile planificate în cadrul implementării Proiectul „Balti Mobility and Street Lighting” (GrCF2W2) cu Componenta nr. 1 „Achiziția a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă” și Componenta nr.2 Modernizarea infrastructurii de iluminat pe cele 16 străzi identificate în mun. Bălți se va examina prin prisma activităților specificate în Anexa nr. 1 a Legii nr. 74/2024 privind acțiunile climatice. Astfel, activitățile planificate în cadrul implementării Proiectului „Balti Mobility and Street Lighting” nu vor utiliza direct combustibili lichizi, ci vor utiliza curent electric furnizat de către S.A. „CET-Nord”. S.A. „CET-Nord” este principalul producător și furnizor de energie termică și electrică din municipiul Bălți. Compania gestionează sistemul centralizat de încălzire al orașului, oferind servicii de termoficare către apartamente, instituții publice și agenți economici.

5.4.3 Conformarea cu cerințele tehnice la faza de proiectare tehnică

Acordul de Mediu emis de către Agenția de Mediu pentru Proiectul „Balti Mobility and Street Lighting” (GrCF2W2) va constitui temei pentru a solicita emiterea Certificatului de Urbanism pentru Proiectare, de rând cu documentația tehnică și alte avize.

Procedura de proiectare tehnică începe cu deținerea Certificatului de Urbanism pentru Proiectare care este un act cu caracter de reglementare și obligatoriu, eliberat de către emitent și prin care se aduc la cunoștința solicitantului prescripțiile și componentele ce caracterizează regimul juridic, economic, tehnic și arhitectural-urbanistic al unei construcții/al unui teren, stabilite în documentația de amenajare a teritoriului și de urbanism, și care permite elaborarea documentației de proiect.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 20 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Documentația tehnică de proiect trebuie să conțină următoarele compartimente, în conformitate cu cerințele Normativului¹² în Construcții (NCM A.07.02-2012) Procedura de elaborare, avizare, aprobare și conținutul – cadru al documentației de proiect.

Tabelul 2: Conținutul – cadru al documentației de proiect

Nr.	Denumire document conform cerințelor naționale
1	Memoriu explicativ general
2	Plan general și de transport
3	Soluții tehnologice
4	Instalații, utilaje, rețele și sisteme
5	Soluții arhitectural-constructive
6	Organizarea și condițiile de muncă a lucrătorilor
7	Conducerea cu procesul de producție și a întreprinderii
8	Măsuri de asigurare a siguranței la incendiu
9	Protecția mediului înconjurător
10	Cerințe de bază privind exploatarea
11	Organizarea lucrărilor de construcții
12	Documentația de deviz

În general, activitatea planificată a Proiectului trebuie să se conformeze cu cerințele naționale tehnice, de mediu și sociale, dar și cu Politica¹³ de Mediu și Sociala 2019 a BERD pe tot ciclului de viață al proiectului (proiectare, construcție, operațională, etc.) ca să fie acceptabile pentru Bancă.

6.0 DESCRIEREA ACTIVITĂȚII PLANIFICATE A PROIECTULUI

6.1 Rezumatul proiectului

Proiectul „Balti Mobility and Street Lighting” (GrCF2W2) are următoarele activități, grupate în două componente: Componenta 1 și Componenta 2. Activitatea planificată a Proiectului se va implementa integral în mun. Bălți.

6.1.1 Implementarea Componentei nr. 1

Achiziția a 22 de troleibuze suplimentare cu propulsie autonomă are drept scop principal modernizarea și extinderea rețelei de transport public către zonele care nu dispun de linii aeriene de contact


6.2.1 Obiectivele principale și secundare ale activității planificate pentru Componenta 1

Obiectivele specifice ale acestui proiect includ:

Extinderea serviciului în zone rezidențiale noi: Troleibuzele pot parcurge până la 20 de kilometri autonom, permițând conectarea cartierelor periferice (precum Bălțiul Nou sau satul Elizaveta) la centrul orașului fără investiții masive în infrastructura de rețea.

¹² Sursa: <https://ednc.gov.md/en/ncm-a-07-02-2012/>

¹³ Sursa: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/publications/institutional-documents/environmental-and-social-policy-2019.html>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 21 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Reducerea poluării și eficiența energetică: Proiectul vizează înlocuirea parțială a autobuzelor diesel cu vehicule electrice cu emisii zero, contribuind la îmbunătățirea calității aerului și reducerea amprentei de carbon a orașului.

Creșterea rezilienței sistemului: Datorită bateriilor, troleibuzele pot ocoli zonele cu accidente sau lucrări la drum și pot funcționa în cazul unor întreruperi de curent în rețeaua electrică aeriană.

Îmbunătățirea confortului pasagerilor: Noile unități sunt dotate cu podea joasă (accesibile pentru persoane cu nevoi speciale), sisteme de aer condiționat și tehnologii moderne de monitorizare.

6.2.2 Utilitatea publică și/sau modul de încadrare în planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, scheme de amenajare, planuri de dezvoltare locală, regională, alte programe speciale, inclusiv strategii sectoriale, de gestionare a deșeurilor, etc.

Proiectul „Mobilitate și Iluminat Stradal din Bălți” reprezintă coloana vertebrală a transformării municipiului într-un „Smart & Green City”. Acestea nu sunt simple achiziții de echipamente, ci piloni integrați în ierarhia de planificare strategică:

1. Încadrarea în Urbanism și Amenajarea Teritoriului (PUG / PUZ)

Planul Urbanistic General (PUG): Mobilitatea sustenabilă (troleibuze cu autonomie) permite extinderea orașului fără costurile imense ale rețelelor de contact fixe, facilitând dezvoltarea zonelor rezidențiale noi prevăzute în PUG.

Regenerare Urbană: Modernizarea iluminatului este utilizată în schemele de amenajare pentru a revitaliza spațiile publice și zonele pietonale, crescând atractivitatea centrului istoric și a parcurilor.

Sistematizarea Verticală: Proiectul de iluminat impune ordine în infrastructura subterană, corelându-se cu planurile de reabilitare a drumurilor și trotuarelor pentru a evita săpăturile repetate.

2. Planul de Acțiune „Oraș Verde” (GCAP Bălți)


Planul de Acțiuni pentru un Oraș Verde (PAOV) al municipiului Bălți este un document strategic adoptat în noiembrie 2021, prin care orașul s-a angajat să abordeze provocările de mediu într-un mod sustenabil, în colaborare cu EBRD¹⁴ Green Cities și Guvernul Suediei.

Viziunea planului este transformarea mun. Bălți într-un „oraș comoară verde” al Moldovei până în 2030. Principalele provocări identificate și vizate de acțiuni sunt:

Calitatea aerului și a apei potabile: Prioritate maximă datorită impactului direct asupra sănătății.

Mobilitate durabilă: Modernizarea transportului public, inclusiv renovarea parcului de troleibuze.

¹⁴ Sursa: <https://ebrdgreencities.com/our-cities/cities/balti/>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 22 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Managementul deșeurilor: Implementarea unor sisteme eficiente de colectare și tratare, inclusiv a deșeurilor verzi.

Eficiență energetică: Renovarea clădirilor publice și modernizarea sistemului de încălzire centralizată (CET-Nord).

3. Dezvoltare Locală și Regională (ADR Nord)

Strategia de dezvoltare a municipiului Bălți pentru perioada 2021 - 2027 este implementată prin documente complementare care vizează transformarea orașului într-un **pol regional de creștere**. Deși există o strategie locală generală, acțiunile practice sunt coordonate de ADR¹⁵ Nord prin programe naționale și regionale specifice.

Strategia de Dezvoltare a Municipiului (2021-2027): Proiectele vizează transformarea mun. Bălți într-un hub regional modern. Mobilitatea extinsă către localitățile limitrofe (ex. satul Elizaveta) sprijină conceptul de zonă metropolitană.

Digitalizare: Stâlpii de iluminat inteligenți și unitățile de transport noi sunt dotate cu senzori (GPS, Wi-Fi, monitorizare trafic), integrându-se în conceptul regional de monitorizare a datelor.

4. Strategii Sectoriale (Energie și Transport)

Strategia de Mobilitate 2030¹⁶: Acest nou document continuă obiectivele strategiei precedente, dar se adaptează noilor realități economice și geopolitice, având următoarele priorități:

- **Integrarea Europeană:** Armonizarea legislației naționale cu cea a UE și dezvoltarea coridoarelor de transport transeuropene (TEN-T).
- **Infrastructură Durabilă:** Construirea și modernizarea drumurilor, precum și reabilitarea sectorului feroviar (ex: linia de cale ferată cu ecartament european Iași-Chișinău).
- **Digitalizarea:** Accelerarea proceselor digitale în sistemele de transport.
- **Mobilitate Verde:** Tranziția către modele de transport prietenoase cu mediul.

Planul¹⁷ de Acțiune privind Energia Durabilă și Clima (PAEDC): Planul Național Integrat pentru Energie și Climă (PNIEC) 2025-2030, aprobat recent, este documentul cheie al Republicii Moldova pentru reducerea emisiilor și tranziția către energie verde. Acesta stabilește măsuri concrete de decarbonizare, eficiență energetică și creștere a ponderii surselor regenerabile, aliniind țara la obiectivele climatice europene pentru anul 2030, potrivit United Nations in Moldova.


Municipiul Bălți se conformează acestor standarde europene prin următoarele acțiuni și obiective:

a. Obiective Strategice și Angajamente

¹⁵ Sursa: <https://adrnord.md/>

¹⁶ Sursa: aprobată prin HG 589/2024 cu privire la aprobarea Strategiei de mobilitate 2030

¹⁷ Sursa: <https://energie.gov.md/ro/content/planul-national-integrat-pentru-energie-si-clima-aprobat-de-guvern>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 23 din 58</p>
--	---	--------------------------

Reducerea emisiilor: Mun. Bălți și-a stabilit ca obiectiv principal reducerea emisiilor de CO₂ cu **40% până în anul 2030**.

Convenția Primarilor: Orașul este semnatar al Convenției¹⁸ Primarilor pentru Climă și Energie, un instrument cheie prin care municipalitățile raportează progresul către Uniunea Europeană.

b. Planul de Acțiuni pentru un Oraș Verde (PAEDC/GCAP)

În completarea PAEDC, municipiul Bălți a adoptat în noiembrie 2021 Planul de Acțiuni pentru un Oraș Verde (Green City Action Plan), dezvoltat împreună cu BERD. Acesta include 30 de acțiuni pe termen scurt, printre care:

Modernizarea transportului public: Reînnoirea flotei de troleibuze pentru a reduce poluarea aerului.

Eficiența energetică a clădirilor: Instalarea punctelor termice individuale și izolarea termică a clădirilor publice.

Managementul deșeurilor: Îmbunătățirea colectării și sortării deșeurilor pentru a limita impactul asupra mediului

5. Gestiunea Deșeurilor și Economie Circulară

Managementul Deșeurilor de Echipamente Electrice și Electronice (DEEE): Proiectul de iluminat include clauze obligatorii pentru colectarea și reciclarea lămpilor vechi (cu conținut de mercur) și a balasturilor poluante.

Ciclul de viață al bateriilor: Pentru troleibuzele cu propulsie autonomă, proiectul prevede protocoale pentru gestionarea ulterioară a acumulatorilor (reciclare sau „second life”), evitând impactul toxic asupra solului.

Reducerea deșeurilor din mentenanță: Durata de viață extinsă a LED-urilor și a vehiculelor noi reduce volumul de piese de schimb care devin deșeuri industriale într-un interval scurt.

6. Programe Speciale și Finanțatori (EBRD / E5P)


Proiectele respectă **Standardele de Performanță Socială și de Mediu** ale BERD, care sunt mai riguroase decât cadrul legal național, obligând la o transparență totală în evaluarea impactului de mediu.

6.3 Formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție)

Activitatea planificată pentru implementarea Componentei nr. 1 va fi realizată în cadrul Direcției¹⁹ de Troleibuze din mun. Bălți pentru achiziționarea a 22 de troleibuze noi cu propulsie autonomă pentru a acoperi necesarul de transport pe rute care nu dispun de linii de contact (rețea electrică suspendată), datorită autonomiei extinse a bateriilor și introducerea mai multor rute noi care utilizează autonomia bateriilor pentru a circula pe străzi fără linii de contact:

¹⁸ Sursa: <https://balti.md/informatia-despre-conventia-primarilor- Pentru-clima-si-energie/>

¹⁹ Sursa: <https://balti.md/primaria-municipiului-balti-anunta-lansarea-a-cinci-noi-rute-de-troleibuz-incepand-cu-1-noiembrie-2025/#:~:text=Prim%C4%83ria%20municipiului%20B%C4%83l%C8%9B%C8%9B%C4%83%20lansarea,noiembrie%202025%20%E2%80%93%20Prim%C4%83ria%20municipiului%20B%C4%83l%C8%9B>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 24 din 58</p>
--	---	---------------------------------

- **Ruta nr. 5:** Conectează Cartierul Molodovo cu Gara de Nord, circulând pe strada Victoriei.
- **Rute noi spre suburbii și puncte de interes:** Din 1 noiembrie 2025, au fost lansate rute care fac legătura cu: piața agroalimentară de pe strada Caraciobanu.
- Zone periferice precum Cartierul Dacia și alte sectoare care anterior depindeau exclusiv de microbuze sau autobuze.
- **Ajustări de traseu:** Unitățile noi (pentru primele 11 din lot) au intrat progresiv în circulație începând cu aprilie 2025.

Procedura de achiziții a celor 22 de troleibuze cu propulsie autonomă va fi realizată în conformitate cu procedura de achiziții a BERD.


Consultantul va avea rol pentru elaborarea termenilor de referință pentru a permite achiziționarea bunurilor și/sau lucrărilor și/sau serviciilor și pentru a permite realizarea unei estimări precise a costurilor, în conformitate cu procedura de achiziție a BERD.

Activitatea planificată pentru implementarea Componentei nr. 2. Activitatea planificată se va realiza în mun. Bălți pe străzile selectate pentru a fi modernizat iluminatul stradal:

1. Strada Stefan cel Mare
2. Strada Decebal
3. Strada N. Iorga
4. Strada Gagarin
5. Strada Alexandru Chel Bun
6. Strada Calea Iașilor
7. Strada Conev
8. Bulevardul Eminescu
9. Strada Independenței (de la strada M. Viteazul până la strada Pușkin)
10. Strada Independenței (de la strada Pușkin până la strada Glucovskii)
11. Strada Sportivă (de la strada st. Glucovskii până la strada Ureche)
12. Strada Bulgară (carosabil și trotuar)
13. Strada 31 August
14. Strada Victoria
15. Strada Feroviarilor
16. Strada 1 Mai

Primăria mun. Bălți (Angajatorul) va avea support din partea unui Consultant care va avea rol de Consultant pentru acordare Suport (PIS) în implementarea Proiectului. Consultantul are rol și de a elabora proiectul detaliat și caietul de sarcini pentru componenta „Iluminatul stradal”, în conformitate cu prevederile contractuale.

Proiectul va furniza detalii precum amplasamentul, dimensiunea, numărul, capacitatea, rezistența, cerințele de performanță energetică, specificațiile echipamentelor și lucrărilor în conformitate cu cerințele legislației naționale și ale standardelor internaționale, după caz. Orice cerință de proiectare identificată în Planul de Acțiuni de Mediu și Social (ESAP) va fi, de asemenea, inclusă în proiect. Consultantul va asigura supravegherea continuă a lucrărilor de proiectare, precum și asigurarea calității. Consultantul va baza soluțiile tehnice pe cele mai

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 25 din 58</p>
--	---	---------------------------------

bune practici industriale și pe soluții inovatoare. Consultantul va pregăti specificațiile tehnice și devizul de cantități în conformitate cu instrucțiunile și îndrumările incluse în Documentele standard de achiziții (SPD) ale BERD. Consultantul va obține autorizațiile de la autorități și va asista Clientul în obținerea autorizațiilor și a permiselor necesare de la autorități pentru proiectul elaborat de Consultant, după caz.

6.4 Elementele specifice caracteristice proiectului propus

a) profilul (obiective/trăsături de bază, tipice care caracterizează activitatea) și capacitățile de producție (rezultatul obținut în dependență de sfera de activitate);

Conform Componentei nr. 1 ”Achiziția a 22 de troleibuze cu propulsie autonomă” va permite extinderea rețelei de transport public către cartiere care nu au linii de contact. Noile unități, asamblate în Republica Moldova, sunt utilizate pentru lansarea unor rute noi și modificarea celor existente, reducerea poluării și mărirea confortului pentru comunitate.

b) dimensiunea (se va relata în parametri numerici capacitatea/volumul activității planificate);

Proiectului va fi implementat în mun. Bălți.

c) interacțiunea/relația cu alte proiecte existente sau planificate.

Proiectul propus a fi implementat în mun. Bălți nu va interacționa cu alte proiecte de construcție din mun. Bălți, iar chiar dacă vor exista și alte proiecte în derulare în mun. Bălți, activitatea de construcție va fi coordonată corespunzător între Antreprenori pentru a asigura securitatea în șantier.

d) după caz, descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament;

Caracteristici generale ale troleibuzelor, conform Componentei nr. 1:

Propulsie autonomă (Baterii): Dispun de acumulatori care le permit să parcurgă distanțe de aproximativ **20-30 km** fără a fi conectate la liniile electrice aeriene.


Încărcare dinamică: Bateriile se încarcă în timp ce troleibuzul circulă conectat la rețeaua electrică existentă (Dynamic Charging).

Accesibilitate: Sunt vehicule cu **podea joasă** (low-floor), facilitând accesul persoanelor cu mobilitate redusă și a părinților cu căruți.

Dotări moderne: Sunt echipate cu sisteme de aer condiționat, supraveghere video și rampe de acces.






Descrierea instalațiilor și a fluxurilor tehnologice la instalarea echipamentelor pentru Componenta nr. 2


Sistemul de iluminat stradal din orașul Bălți este un sistem complex care combină utilizarea unor tehnologii de iluminat relativ vechi cu unele noi. De asemenea, merită menționat faptul că au trecut 8 ani de la trecerea la iluminatul stradal cu LED-uri în Bălți, astfel încât


 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 26 din 58</p>
--	---	---------------------------------

echipamentele existente și-au pierdut și mai mult din calitatea caracteristicilor tehnice și de iluminare.

Tabelul 1: Descrierea echipamentelor sistemului de iluminat stradal

Componente	Scurtă descriere	Recomandări din Studiul de Fezabilitate (SF)
<p>Iluminare LED</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Începând din 2014, autoritățile municipale au inițiat procesul de tranziție a iluminatului stradal de la utilizarea lămpilor cu sodiu/halogen la utilizarea tehnologiei LED. Cu toate acestea, pentru tehnologia LED au fost alese echipamente de calitate insuficientă și cu parametri tehnici și electrice slabi. <input type="checkbox"/> Corpurile de iluminat LED existente (1094 buc.) funcționează de 8 ani și și-au pierdut o parte semnificativă din caracteristicile tehnice și de iluminare. <input type="checkbox"/> Se utilizează corpuri de iluminat cu LED de diferite tipuri, cu putere redusă – 24 și 48 W. <input type="checkbox"/> Corpurile de iluminat existente, cu parametri tehnici și puterea date, nu sunt suficiente pentru a atinge nivelurile standard de iluminare pe străzile orașului. 	<p>Se propune înlocuirea tuturor corpurilor de iluminat existente pe cele 16 străzi vizate cu corpuri de iluminat cu LED de putere mai mare, pentru a asigura nivelurile de iluminare prevăzute de reglementări. Corpurile de iluminat vechi existente (după demontare) vor fi transferate în bilanțul clientului și pot fi instalate în zone ale orașului Bălți unde nu există corpuri de iluminat sau acestea sunt deteriorate, sau unde este necesară adăugarea de puncte de iluminat.</p>
<p>Stâlpi de iluminat</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Stâlpii de iluminat existenți sunt realizați din diferite tipuri de stâlpi (utilizarea stâlpilor din beton armat de tipuri relativ noi este combinată cu utilizarea stâlpilor metalici vechi, care ar fi trebuit să fie folosiți pentru rețeaua de contact a transportului). <input type="checkbox"/> În orașul Bălți, stâlpii din beton armat și cei metalici se află într-o stare tehnică bună. <input type="checkbox"/> Proprietarul tuturor stâlpilor instalați în oraș este compania de distribuție a energiei „RED NORD”, care se ocupă de serviciile de instalare și întreținere. 	<p>SF a sugerat că niciunul dintre stâlpii de iluminat existenți de pe cele 16 străzi vizate nu necesită reconstrucție sau înlocuire.</p> <p>SF a prevăzut instalarea de stâlpi de iluminat noi doar la trecerile de pietoni, pentru a asigura un nivel normalizat de iluminare.</p>
<p>Suport</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Suporturile existente pentru sistemul de iluminat stradal sunt realizate folosind diferite tipuri și configurații de suporturi. <input type="checkbox"/> Multe dintre suporturile existente se află într-o stare proastă și trebuie înlocuite. <input type="checkbox"/> Proprietarii tuturor suporturilor existente sunt compania de distribuție a energiei „RED NORD” și ÎM „Direcția de Construcții Capitale Comanditar Unic mun. Bălți”. 	<p>SE recomandă înlocuirea tuturor corpurilor de iluminat existente cu unele noi.</p>
<p>Cabluri și rețele de distribuție</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Rețelele de distribuție electrică existente utilizate pentru iluminatul stradal din Bălți se află într-o stare tehnică precară și necesită reconstrucție/modernizare. <input type="checkbox"/> Rețelele de cabluri existente sunt alcătuite din diverse tipuri de cabluri, inclusiv cabluri cu o concepție tehnologică învechită. <input type="checkbox"/> De asemenea, majoritatea rețelelor de cabluri ale orașului au fost expuse la intemperii, mai precis anumite secțiuni ale rețelelor de cabluri au fost avariate de crengile copacilor și de altă vegetație. <input type="checkbox"/> Deteriorarea rețelelor de cabluri poate duce la o creștere a situațiilor de urgență în oraș și la întreruperi forțate ale iluminatului stradal pentru lucrări de reparații. 	<p>SF a indicat că rețelele de cabluri existente se află într-o stare tehnică precară și necesită reconstrucție sau înlocuire. Lungimea exactă a cablului care trebuie înlocuit a fost calculată pe baza datelor inițiale furnizate și a informațiilor privind secțiunile cele mai urgente ale rețelei existente.</p>
<p>Tablouri electrice</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tablourile electrice existente ale sistemului de iluminat stradal sunt în stare bună și nu necesită reconstrucție sau înlocuire. <input type="checkbox"/> Caracteristicile electrice ale echipamentelor existente îndeplinesc condițiile necesare pentru modernizare și sunt adaptate pentru utilizarea echipamentelor noi care vor fi instalate în cadrul proiectului. 	<p>SF a sugerat că niciunul dintre tablourile electrice existente pe cele 16 străzi prevăzute în plan nu necesită reconstrucție sau înlocuire.</p>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 27 din 58</p>
--	---	--------------------------

Componente	Scurtă descriere	Recomandări din Studiul de Fezabilitate (SF)
<p>Sistem de control</p> 	<p>Sistemul actual de control funcționează corespunzător și este capabil să interacționeze și să funcționeze corect cu noile corpuri de iluminat</p>	<p>SF a sugerat că sistemul de control nu necesită reconstrucție sau înlocuire.</p>
<p>Concluzii</p>	<p>Studiul de Fezabilitate recomandă, în faza de implementare, transferul drepturilor de proprietate asupra echipamentelor noi către Î.M. „Direcția de Construcții Capitale Comanditar Unic mun. Bălți” din cadrul PMB.</p>	

e) descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;

Consultantul selectat pentru acordare de suport pentru PMB va elabora Specificațiile Tehnice pentru ambele Componente în care vor include cerințe tehnice pentru echipamentele recomandate de Studiul de Fezabilitate pentru Componenta nr.1 și cerințele tehnice din Proiectul Tehnic elaborat de către Consultant (proiectant).

f) resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

În procesul de construcție se vor folosi materiale de construcție și resurse naturale (curent electric, apă, combustibili, materiale de construcție, etc.) .

În procesul de funcționare, beneficiarii (Î.M. Direcția de Troleibuze Bălți și Î.M. „Direcția de Construcții Capitale Comanditar Unic mun. Bălți”) din cadrul Primăriei mun. Bălți vor folosi resurse de gaz natural, apă potabilă, aer, căldură, electricitate, combustibili, telefonie, etc. și se vor monitoriza și achita lunar pentru consum.

g) materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;


Materiile prime folosite la realizarea activității planificate vor fi specificate în Specificațiile Tehnice și vor fi în conformitate cu cerințele din Codul Urbanismului și Construcțiilor nr. 343/2023. Antreprenorul general vor fi responsabili de asigurarea șantierelor cu materii prime, energia va fi utilizată de la sursa de energie electrică a beneficiarilor în bază de contract și combustibilii vor fi achiziționați de la Stațiile Peco din Republica Moldova.

Pentru faza operațională, Beneficiarii (Î.M. Direcția de Troleibuze Bălți și Î.M. „Direcția de Construcții Capitale Comanditar Unic mun. Bălți”) vor achita pentru consumuri de resurse în baza de contracte semnate între părți.

h) racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Activitățile planificate vor fi racordate la rețelele utilitare prezente în mun. Bălți:

- Sistemul de alimentare cu apă potabilă,
- Sistemul de evacuare a apei uzate în rețelele de canalizare,
- Sistemul de energie termică,
- Sistemul de gaze naturale,
- Sistemul de energie electrică,
- Sistemul de comunicații electronice,
- Sistemul de evacuare a deșeurilor,
- Sistemul existent de drumuri și căi de acces și alte utilități

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 28 din 58</p>
--	---	--------------------------

i) descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată la finalizarea executării investiției

Acest aspect este specific numai pentru Componenta nr.2 unde la faza de implementare vor fi efectuate lucrări de demolare și construcție în conformitate cu prevederile proiectului tehnic aprobat.

FAZA DE CONSTRUCȚIE

Înainte de începerea lucrărilor de construcție, Antreprenorul general va elabora Planurile necesare pentru lucrările de construcție în șantiere, iar Angajatorul va aproba documentele elaborate de Antreprenor. Următoarele Planuri vor fi elaborate de către Antreprenor:

1. Planul de Management de mediu și social al Antreprenorului (se include refacerea amplasamentului și amenajarea teritoriului, plantarea arborilor și semănarea ierbii, etc.),
2. Planul propriu de Sănătate și Securitate în Muncă al Antreprenorului,
3. Planul de gestionare a traficului,
4. Planul pentru situații de urgență și capacitate de răspuns (se includ situațiile cu poluările accidentale, echipamentele pentru situații de urgență și de prim ajutor, lista telefoanelor utile în situații de urgență, etc.),
5. Planul de gestionare al deșeurilor,
6. Plan de management al demolărilor și conformarea cu cerințele legale aplicabile de mediu
7. Plan propriu pentru Refacerea amplasamentului se va face în conformitate cu prevederile aplicabile a BERD și a Republicii Moldova.

FAZA DE OPERARE

Pentru faza de operare, Beneficiarii vor ține sub control aspectele de mediu și sociale și vor integra aspectele de eficiență energetică în planurile de dezvoltare a lor.


j) descrierea procedurilor, metodelor, operațiunilor, practicilor folosite în construcție;

Conform prevederilor Codului²⁰ Urbanismului nr. 434/2023, tehnicile de realizare a unei construcții sau a unui edificiu este de așa natura încât construcția să fie terminată cât mai repede posibil și să corespundă și să respecte următoarele cerințe esențiale: **A** - rezistență și stabilitate; **B** - siguranță în exploatare; **C** - securitatea la foc; **D** - igienă, sănătatea oamenilor refacerea și protecția mediului înconjurător; **E** - izolare termică, hidrofugă și economie de energie și **F** - protecția împotriva zgomotului și costul final sa fie cat mai mic.

Selectarea antreprenorilor general pentru efectuarea lucrărilor de construcții (tip contract LUCRĂRI - FIDIK RED BOOK) se realizează în conformitate cu procedura de achiziție a Băncii²¹ Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Antreprenorul este responsabil de buna desfășurare a lucrărilor, calitatea acestora, încadrarea în termenul de timp dat, dar și în bugetul stabilit la început în documentația de proiect.

²⁰ Sursa: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=152786&lang=ro#

²¹ Sursa: <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/project-procurement/single-stage-procedure.html>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 29 din 58</p>
--	---	---------------------------------

k) planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;

La etapa de proiectare tehnică detaliată, Consultantul PIS va elabora proiectul tehnic detaliat și Planurile de Mediu și Sociale, aceste documente vor fi incluse în documentația de licitație pentru selectarea unui antreprenor pentru efectuarea lucrărilor de construcție.

La etapa de construcție, Antreprenorul va elabora un Plan de lucru și execuție care va cuprinde fazele de execuție, punerea în funcțiune, exploatare și refacerea și folosirea ulterioară în conformitate cu prevederile aplicabile în Republica Moldova. Planul de execuție va fi aprobat de către Consultantul PIS și Angajator.

l) detalii privind alternativele tehnologiilor folosite și justificarea alegerii tehnologiilor care au fost luate în considerare, pentru toate fazele de dezvoltare a proiectului (se va specifica totalitatea modalităților, practicilor, precum și a utilajelor luate în vedere, care pot influența componentele de mediu);

În documentația de pregătire a Proiectului (la faza de fezabilitate) au fost analizate mai multe opțiuni de realizare a activității planificate și au fost selectate opțiunile cele mai fezabile pentru modernizarea iluminatului stradal în mun. Bălți. Justificarea alegerii tehnologiilor va fi descrisă în Studiul de Fezabilitate.

La etapa de proiectare tehnică, în specificațiile tehnice vor fi incluse cerințe tehnice echipamente, utilaje, materiale de construcție, calificări personal, cerințe de mediu și sociale, tehnice, etc..

m) căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;


Pentru realizarea activității planificate pentru Componenta nr.2 vor fi utilizate cele 16 străzi identificate pentru a fi modernizat iluminatul stradal, iar căile de acces vor fi cele existente și nu vor fi utilizate alte căi de acces sau schimbări ale celor existente. Înainte de începerea lucrărilor de construcție va fi elaborat un Plan privind Securitatea Traficului și Planul privind Sănătatea și Securitatea Comunității, planurile vor fi coordonate cu Consultantul PIS și Autoritățile Publice Locale (Poliția Municipală, etc.)

n) lucrări necesare organizării de șantier: (i) descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier; (ii) localizarea organizării de șantier.

Activitatea planificată va fi realizată în incintele furnizate de către Beneficiar (Î.M. „Direcția de Construcții Capitale Comanditar Unic mun. Bălți”) pentru a proteja echipamentele achiziționate. Antreprenorii vor elabora și vor aproba un Plan privind organizarea de șantier și descrierea lucrărilor necesare la implementarea activității planificate.

o) alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de resurse minerale utile, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor, etc);

La implementarea proiectului nu vor fi alte activități care vor recurge la extragerea de resurse minerale utile, utilizarea de surse noi de apă (forare puțuri de apă, etc.), surse sau linii de

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 30 din 58</p>
--	---	---------------------------------

transport al energiei, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor, utilizarea resurse naturale sau alte resurse.

Extragerea resurselor minerale utile este stric interzisă în Republica Moldova. Antreprenorii vor achiziționa materiile prime pentru construcții de la furnizorii autorizați de materii și materiale în conformitate cu cerințele din Specificațiile Tehnice a Proiectului.

p) alte autorizații cerute pentru proiect

Pentru realizarea proiectului sunt necesare următoarele documente și autorizații:

1. Certificatul de urbanism pentru proiectare sau certificatul constatator, în cazul aplicării principiului aprobării tacite;
2. extrasul din documentația de proiect în volum de: memoriu explicativ, plan general (plan de situație, plan trasare), fațade, soluții cromatice, proiect de organizare a executării lucrărilor de construcție;
3. avizele de verificare a documentației de proiect (compartimentele: plan general, arhitectură, rezistență) sau raportul unic de verificare a documentației de proiect;
4. Certificatul de înregistrare a companiei (pentru persoană juridică);
5. Contractul privind supravegherea de autor, semnat de către solicitant (beneficiar) și proiectant;
6. Aviz (Extrasul) din PV al ședinței Consiliului Național al Monumentelor Istorice de pe lângă Ministerul Educației, Culturii și Cercetării privind avizarea pozitivă a proiectului de execuție, în cazul proiectării intervențiilor la monumentele de istorie, artă și arhitectură sau în zonele construite înscrise în Registrul monumentelor RM ocrotite de stat;
7. Certificatul de descărcare de sarcină arheologică, în cazurile prevăzute la art. 6 alin. (2) și (3) din Legea nr. 218 din 17/2010 privind protejarea patrimoniului arheologic;
8. Acordul de Mediu emis de către Agenția de Mediu pentru Proiect.


Autorizația de construire se emite în baza cererii în care se indică locul amplasării imobilului/terenului și se prezintă documentele menționate mai sus.

Verificarea, avizarea și aprobarea documentației de proiect

Documentația de proiect pentru construcția obiectelor, indiferent de sursa de finanțare și forma de proprietate, este supusă verificării (expertizării).

Documentația de proiect, pentru construirea obiectelor, elaborată în conformitate cu datele inițiale, condițiile tehnice, precum și cu cerințele tehnice, eliberate de către organele de supraveghere (control) de stat și de alte organizații interesate, la avizarea (aprobarea) locului de amplasare a obiectului, nu necesită o avizare (aprobare) suplimentară cu excepția cazurilor prevăzute în mod special de legislația Republicii Moldova.

Până la începerea lucrărilor de construire documentația de proiect trebuie să fie aprobată de beneficiar.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 31 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Aprobarea documentației de proiect, în funcție de sursa de finanțare, se efectuează pentru obiectele ce se construiesc din contul surselor proprii și mijloace atrase, inclusiv de la investitori străini, nemijlocit de către beneficiar, investitor.

Aprobarea documentației de proiect de către investitor (beneficiar) confirmă faptul de luare sub propria răspundere a soluțiilor, prevăzute în documentația de proiect.

Documentul privind aprobarea proiectului este prezentat de către beneficiar împreună cu alte documente, care sânt prezentate autorităților municipale pentru a obține autorizația de construire a obiectului.

Planul de Management de Mediu și Social al Șantierului (PMMSȘ)

Angajatorul trebuie să se asigure ca înainte de deschiderea șantierului să fie stabilit un Plan de Management de Mediu și Social al Șantierului (PMMSȘ – ESMP).

PMMS este un document scris care trebuie să cuprindă ansamblul de măsuri ce trebuie luate în vederea protejării mediului și ținerea sub control al aspectelor sociale care pot apărea în timpul desfășurării activităților pe șantier.

PMMS trebuie să fie redactat încă din faza de elaborare a proiectului și trebuie ținut la zi pe toată durata efectuării lucrărilor.

PMMS trebuie să fie elaborat de coordonatorul în materie de mediu și social pe durata elaborării proiectului lucrării.


Pe măsura ce sânt elaborate, planurile proprii de mediu și social ale antreprenorilor trebuie să fie integrate în PMMSȘ. PMMSȘ trebuie să facă parte din proiectul lucrării și să fie adaptat conținutului acestuia. PMMSȘ trebuie să conțină:

- să precizeze cerințele de mediu, sociale și securitate și sănătate aplicabile pe șantier;
- să specifice riscurile specifice care pot apărea;
- să indice măsurile de prevenire necesare pentru reducerea sau eliminarea riscurilor;
- să conțină măsuri specifice privind lucrările în șantier.

La elaborarea PMMSȘ trebuie să se țină seama de toate tipurile de activități care se desfășoară pe șantier și să se identifice toate zonele în care se desfășoară lucrările.

PMMSȘ trebuie să conțină cel puțin următoarele:

- informații de ordin administrativ care privesc șantierul;
- măsuri generale de organizare a șantierului stabilite de comun acord de către managerul de proiect și coordonatorii în materie de mediu și social;
- identificarea riscurilor și descrierea lucrărilor care pot prezenta riscuri pentru mediu și social și a comunității;
- măsuri specifice de mediu, sociale și SSM pentru lucrările care prezintă riscuri profesionale;
- măsuri de protecție a mediului și sociale, protecție colectivă și individuală;
- amenajarea și organizarea șantierului, inclusiv a obiectivelor edilitar-sanitare, modalități de depozitare a materialelor, amplasarea echipamentelor de muncă prevăzute de antreprenori și subantreprenori pentru realizarea lucrărilor proprii;
- măsuri de coordonare stabilite de coordonatorii de mediu, social și SSM și obligațiile ce decurg din acestea;
- obligații ce decurg din interferența activităților care se desfășoară în perimetrul șantierului și în vecinătatea acestuia;

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 32 din 58</p>
--	---	---------------------------------

➤ măsuri generale pentru asigurarea menținerii șantierului în ordine și în stare de curățenie;

➤ indicații practice privind acordarea primului ajutor în caz de accidentare în muncă, poluări accidentale și evacuarea persoanelor și măsurile de organizare luate în acest sens;

➤ modalități de colaborare între antreprenori, subantreprenori și lucrătorii independenți privind securitatea și sănătatea în muncă.

Măsurile de coordonare stabilite de coordonatorii de mediu, social și SSM și obligațiile ce decurg din acestea trebuie să se refere, în special, la:

➤ căile sau zonele de deplasare ori de circulație orizontale și verticale;

➤ condițiile de manipulare a diverselor încărcături, în particular, în ceea ce privește interferența instalațiilor de ridicat aflate pe șantier sau în vecinătatea acestuia;

➤ limitarea manipulării manuale a încărcăturilor;

➤ delimitarea și amenajarea zonelor de depozitare a diverselor materiale, în mod deosebit dacă se depozitează materiale sau substanțe periculoase;

➤ condițiile de depozitare, eliminare sau de evacuare a deșeurilor și a materialelor rezultate din dărâmări, demolări și demontări;

➤ utilizarea mijloacelor de protecție colectivă și a instalației electrice generale;

➤ măsurile care privesc interacțiunile de pe șantier.

PMMSȘ trebuie să fie completat și adaptat în funcție de evoluția șantierului și de durata efectivă a lucrărilor sau a fazelor de lucru.

PMMSȘ trebuie să se afle în permanentă pe șantier pentru a putea fi consultat, la cerere, de către inspectorii de mediu și muncă, membrii comitetului SSM sau de reprezentanții lucrătorilor cu răspunderi specifice în domeniul securității și sănătății în muncă.

PMMSȘ trebuie să fie păstrat de către managerul de proiect timp de 5 ani de la data recepției finale a lucrării.

Declarația prealabilă privind începerea lucrărilor pe șantier

Antreprenorul trebuie să întocmească o declarație prealabilă privind începerea lucrărilor pe șantier și va informa Angajatorul despre începerea lucrărilor în șantier.

Declarația prealabilă privind începerea lucrărilor pe șantier trebuie să fie prezentată inspecției teritoriale de muncă în raza căruia se vor desfășura lucrările, cu cel puțin 30 de zile înainte de începerea acestora.


Textul declarației prealabile privind începerea lucrărilor pe șantier trebuie să fie afișat pe șantier, la un loc vizibil, înainte de începerea lucrărilor.

Textul declarației prealabile privind începerea lucrărilor pe șantier trebuie actualizat ori de câte ori au loc schimbări.

7.0 LOCUL DESFĂȘURĂRII ACTIVITĂȚII PLANIFICATE/PROIECTULUI

7.1 Descrierea succintă caracterizată de particularitățile geografice, cu precizarea coordonatelor geografice (conținând coordonatele conturului) și alte informații privind:

a) folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

 PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI	PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING” EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE	Pagina: 33 din 58
--	--	--------------------------

Tabelul nr. 2: Străzile identificate pentru componenta nr.2 din mun. Bălți

Nr.	Străzi propuse	Conectează Cartiere	Lungime, km
1	Strada Stefan cel Mare	Centru, Pamânteni, Slobozia	7.5
2	Strada Decebal	Pamânteni si Dacia	3.7
3	Strada N. Iorga	Pamânteni, Centru si Slobozia	4.5
4	Strada Gagarin	Slobozia și Gara Nord	1.2
5	Strada Alexandru Cel Bun	Centru	1.3
6	Strada Calea Iașilor	Pamânteni si Zona Industriala	2.2
7	Strada Conev	Dacia	1.1
8	Bulevardul Eminescu	Centru	0.6
9	Strada Independenței	Centru	3.2
10	Strada Independenței	Centru	3.2
11	Strada Sportivă	Slobozia	0.6
12	Strada Bulgară	Dacia	2.3
13	Strada 31 August	Centru	0.8
14	Strada Victoria	Pamânteni	3.5
15	Strada Feroviarilor	Slobozia	0.8
16	Strada 1 Mai	Centru	1.1
Total:			37.6 km

b) politici de zonare și de folosire a terenului

Activitățile planificate specifice Componentei nr. 2 se vor realiza în mun. Bălți se încadrează și se conformează cu politicile de zonare și de folosire a terenurilor în conformitate cu Planul²² Urbanistic General al mun. Bălți.

c) după caz, se va specifica importanța istorică, arheologică și culturală a regiunii, teritoriului administrativ pe care se propune dezvoltarea proiectului, cât și a vecinătăților

Activitățile planificate pentru modernizarea iluminatului stradal din mun. Bălți **nu vor afecta clădirile de importanță istorică, patrimoniul arheologică și cultural.**

Tabelul 2: Lista monumentelor istorice din mun. Bălți²³ de importanță locală

²² Sursa: <https://balti.md/arhitectura/planul-general/>

²³ Sursa: <https://balti.md/arhitectura/registrul-monumentelor/>

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Nr.	Denumire	Datare	Localizare	Gen	Categorie	Imagine
1	Clădirea Institutului <u>Nistrean de Economie și Drept</u>	1934	str. Ștefan cel Mare, nr. 82	arhitectonic	L	
2	Memorialul frățeasca ostașilor sovietici	Anii 50, sec. XX	str. Decebal, 13	istoric	L	
3	Monumentul evreilor - victimelor genocidului fascist	1997	str. Ștefan cel Mare, 43	arhitectonic, istoric	L	
4	Monumentul celor represați	2002	str. Feroviarilor, 18	artă, istoric	L	
5	Monumentul lui N. Ostrovschii	Anii 70, sec. XX	str. Orheiului, 115	artă	L	
6	Monumentul lui V. I. Lenin	1964	str. Păcii, 87	artă, istoric.	L	
7	Casă de raport (fosta clădire OSC)	1927	str. Pușkin, 31	arhitectonic	L	
8	Casă de raport (fosta pază de stat)	1915–1929	<u>str. Ștefan cel Mare, nr.57</u>	arhitectonic	L	
9	<u>Monumentul lui Vasile Alecsandri</u>	2001	Piața V. Alecsandri,1	artă	L	
10	Monumentul „Ospitalitate”	1979	str. Gagarin, 120	artă	L	
11	Aleea ostașilor căzuți în anii 1941-1944	1944	str. Gagarin, 114, cimitirul	istoric	L	



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”

EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE


Pagina: 35 din 58

12	„Troita-Crucefixul” în memoria prizonierilor din lagărul de concentrare	1991	str. N. Iorga, 19	artă, istoric	L	
13	Monumentul feroviarilor „Locomotiva”	Anii 80, sec. XX	str. Feroviarilor, 39	istoric	L	
14	Monumentul ostașilor căzuți în 1944	1997	s. Elizaveta, curtea Casei de Cultură	artă, istoric	L	
15	Monumentul eliberatorilor orașului „Tancul”	1970	str. Independenței, 10	istoric	L	
16	Monumentul ostașilor unguri	1944	str. Decebal, 89, cimitirul vechi	artă, istoric	L	
17	Monumentul victimelor Cernobălului	2003	str. Ștefan cel Mare, 93	artă, istoric	L	
18	Monumentul ostașilor căzuți în Afganistan	1999	bulv. M. Eminescu, 8	artă, istoric	L	
19	Monumentul lui Taras Șevcenco	2002	str. Pușkin, 33	artă	L	
20	Clopotnița Catedralei „Sf. Nicolae”	1995	str. Ștefan cel Mare, nr. 30/a	arhitectonic	L	

Tabelul 3: Lista monumentelor²⁴ de importanță națională din mun. Bălți

7.	str. Soroca nr. 109/A	Biserica „Sfinții Arhangheli Mihail și Gavriil”	1936–1939	Ist. Arhit.	N
8.	str. Ștefan cel Mare și Sfânt nr. 78	Biserica „Sfinții Apostoli Petru și Pavel”	1915–1929	Arhit.	N

²⁴ Sursa: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=148649&lang=ro

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 36 din 58</p>
--	---	---------------------------------

9.	str. Mircea cel Bătrân nr. 75/A	Biserica „Sfinții Arhangheli Mihail și Gavriil”	1926–1936	Arhit.	N
10.	str. Eugene Pottier nr. 2/A	Biserica „Nașterea Maicii Domnului”	1881–1889	Arhit.	N
11.	str. Hotinului nr. 39	Biserica „Sfântul Grigore Luminătorul Armeniei”	1910–1914	Arhit.	N
12.	str. Calea Iașilor nr. 19/1	Biserica „Sfânta Cuvioasă Parascheva”	1926–1934	Arhit.	N

d) cantitatea, calitatea relativă și posibilitatea/probabilitatea de restabilire/readucere a stării inițiale și a resurselor naturale existente de pe teritoriul selectat pentru dezvoltarea proiectului (se va indica gradual capacitatea relativă ale resurselor naturale, din zona și subteranul locației selectate)

Planul de Management de Mediu și Social al proiectului va descrie cerințele și măsurile de protecție a mediului pentru perioada de construcție și operare. Pentru perioada de construcție și operare se vor consuma resurse naturale ca apă, aer, gaze naturale, curent electric, etc.

e) estimarea capacității de absorbție a mediului natural, acordând o atenție specială zonelor forestiere, umede, costiere, rezervațiilor și parcurilor naționale de a-și redobândirea și sau regenerarea, total sau parțial a starea de puritate inițială, prin procese fizice, chimice și biologice, fără intervenție antropică

Componenta nr. 2 se va implementa în cartierele mun. Bălți, activitatea de construire și montare a echipamentelor de iluminare se va realiza pe pilonii din cele 16 străzi din mun. Bălți. Instalarea acestor echipamente moderne de iluminat va proteja inventarul de pe străzi și parcuri de deteriorări și vandalism.

f) indicarea arealele sensibile identificate din vecinătatea amplasamentului (de exemplu, arii protejate de stat, fond forestier de stat, zone de protecție a surselor de captarea apei subterane, zone de protecție a obiectivelor acvatice de suprafață, etc.)

Fâșii Forestiere din mun. Bălți

Orașul se află în mijlocul stepei Bălțiului, cu un relief de câmpie colinară, iar suprafața spațiilor verzi (scurturi, bulevarde înverzite) este 262,5 ha, cea a pădurilor și parcurilor de 498,5 ha, în total 761 ha sau 9,7%. Răspândirea mică a pădurilor se datorează utilizării terenurilor în fondul construcțiilor. Suprafața pădurilor se micșorează în fiecare an din cauza defrișărilor ilicite.

Zonele împădurite sunt amplasate la periferia orașului în forma de fâșii forestiere de stat (FSS):

- Fâșia Silvică de Stat (FSS) „Pepenier” – în partea de nord,
- FSS „Mesteacănul” – în partea de sud și sud-vest și
- FSS „Rândunica” – în partea nord-vest, Pădurea „Cosmonauților” în sud-vest.



Fig. 20: Fâșiile forestiere de stat din mun. Bălți amplasate la periferie

În nord-vestul orașului se localizează sistemul de „perdele de protecție” ce reprezintă un sistem alcătuit din perdele forestiere de protecție a câmpurilor agricole atribuite la categoria Ariei cu management multifuncțional. Sistemul forestier de protecție este format din două categorii de perdele forestiere: perdele forestiere de protecție create pe perimetrul sistemului și perdele forestiere de protecție create între câmpurile agricole, care fac conexiune, formate între perdelele forestiere din perimetrul sistemului de perdele forestiere. Atât Sistemul de perdele forestiere, cât și Fâșiile silvice, spațiile verzi urbane oferă protecția solului contra eroziunii, previne alunecările de teren, ameliorează situația sanitaro-ecologică, oferă posibilitatea organizării agrementului pentru populație.

Parcuri municipale din mun. Bălți

1 Parcul municipal Mihai Volontir

Parcul Central ”Mihai Volontir” (fostul Parc Municipal) are o suprafață de aproximativ **6 hectare**. Acesta este situat chiar în inima municipiului Bălți și reprezintă un punct de reper cultural și istoric major pentru oraș. Parcul este localizat în centrul orașului, fiind adiacent Pieței Vasile Alecsandri. Parcul găzduiește **Aleea Clasicilor Culturii Naționale**, unde se află și bustul lui Mihai Volontir, precum și diverse monumente istorice. Este principala locație pentru manifestări culturale, concerte și sărbători orașenești.

Parcul municipal Scuarul Maria

Parcul „Scuarul Maria” este un parc istoric situat în centrul municipiului Bălți și are o suprafață relativ mică, de aproximativ 2,5 – 3 hectare. Deși este unul dintre cele mai vechi și vizitate spații verzi din Bălți, acesta este considerat mai degrabă un scuar central decât un parc vast (cum este Parcul Victoriei, care are 15 hectare). Dimensiunea sa compactă se datorează locației în zona istorică a orașului, fiind încadrat strâns între străzile Moscova, Pușkin și Sadoveanu.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”

EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE

Pagina: 38 din 58

Parcul Victoria

Parcul Victoria este un spațiu verde de aproximativ 15 hectare, situat în cartierul Dacia și Slobozia, fiind una dintre principalele zone de recreere și cultură din municipiu.

Parcul a fost creat în anii 1950–1960 și și-a primit numele actual în cinstea comemorării a 20 de ani de la victoria în cel de-al Doilea Război Mondial.

Arii naturale protejate Emerald

Rețeaua Emerald în Republica Moldova cuprinde arii naturale protejate esențiale pentru conservarea biodiversității, incluzând situri precum "Nistrul de Jos". Harta²⁵ interactivă a acestor zone, care vizează protejarea speciilor și habitatelor, este gestionată de Agenția de Mediu și disponibilă pentru vizualizare online pentru identificarea zonelor protejate

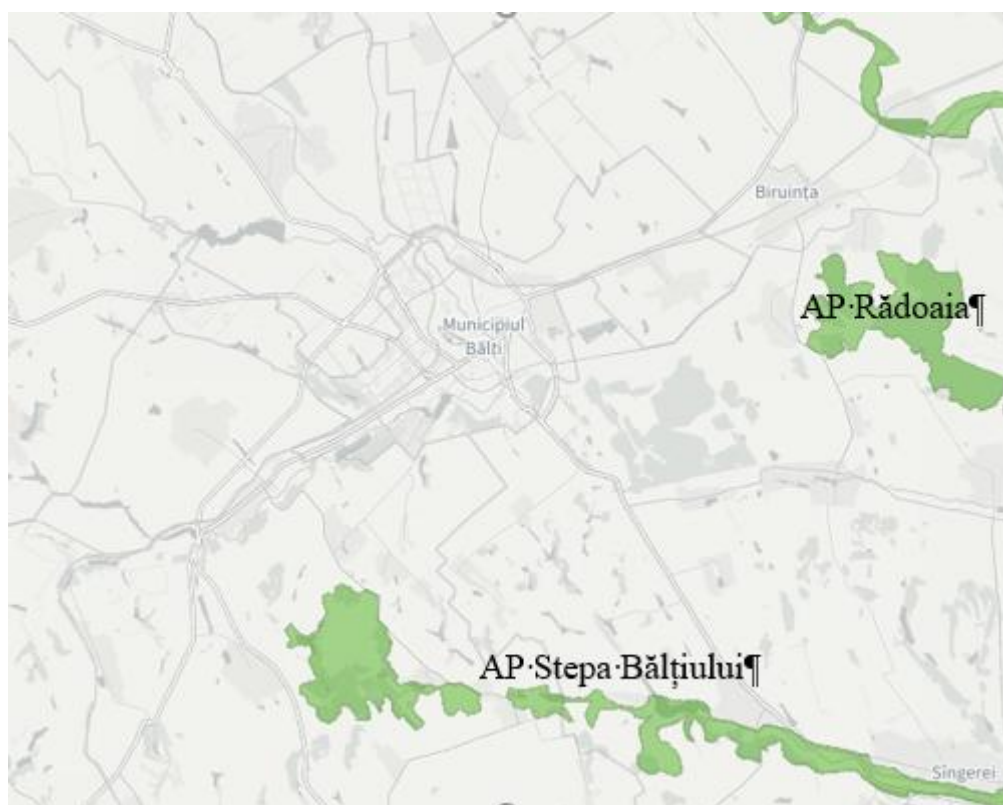



Fig. 21: Rețeaua Emerald în apropiere de mun. Bălți

Municipiul Bălți este înconjurat de arii protejate fiind localizate departe, activitatea planificată realizată în mun. Bălți nu va avea impact asupra florei și faunei. Cele mai apropiate arii protejate sunt:

- (i) Aria protejată Rădoaia (SiteCode: MD0000058), suprafața de 1430 ha înființată în anul 2025, și
- (ii) Aria protejată Stepa Bălțului (SiteCode: MD0000017), suprafața este de 12460 ha, înființată în anul 2025.

²⁵ Sursa: <https://emerald.eea.europa.eu/>

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p style="text-align: center;">PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p style="text-align: center;">EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 39 din 58</p>
--	---	--------------------------

g) densitatea populației de pe teritoriul respectiv, distanța față de zona de protecție sanitară a localităților urbane, rurale, complexe industriale etc (cu specificarea datelor statistice cu privire la numărul de locuitori, gospodării de pe teritoriul administrativ al amplasamentului)

Implementarea Proiectului se va realiza în mun. Bălți și suburbii.





PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”

EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE

Pagina: 40 din 58





PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE

Pagina: 41 din 58



h) după caz, în baza informației obținute de la autoritățile de stat de profil și de la autoritățile administrației publice locale pe teritoriul căreia se va desfășura activitatea planificată, se va indica dacă locația aleasă reprezintă un teritoriu, regiune cu nivel de poluare depășit față de normativele de calitate a mediului

Poluare aer pe teritoriul Republicii Moldova

Agencia Spațială Europeană²⁶ (ASE) a realizat un studiu pentru cartografierea poluării aerului în Republica Moldova folosind date de observare a Pământului. Datele din satelit furnizate de Sentinel 5P – bazate pe tehnologie de ultimă generație, echipate cu cele mai noi echipamente de măsurare atmosferică – au fost utilizate pentru a analiza principalii poluanți atmosferici: ozon (O₃), dioxid de azot (NO₂), dioxid de carbon de sulf (SO₂), praf în suspensie (PM₁₀ și PM_{2.5}).

²⁶ Sursa: <https://maps.s5p-pal.com/>



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”

EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE

Pagina: 42 din 58

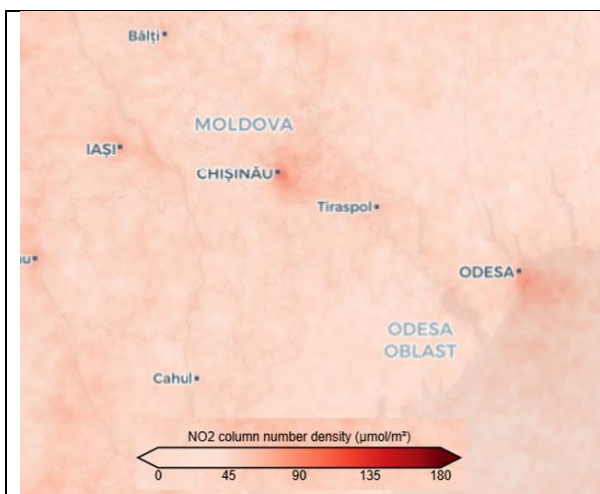


Fig. 21: Concentrației de NO₂ (µmol/m²) pe teritoriul Republicii Moldova

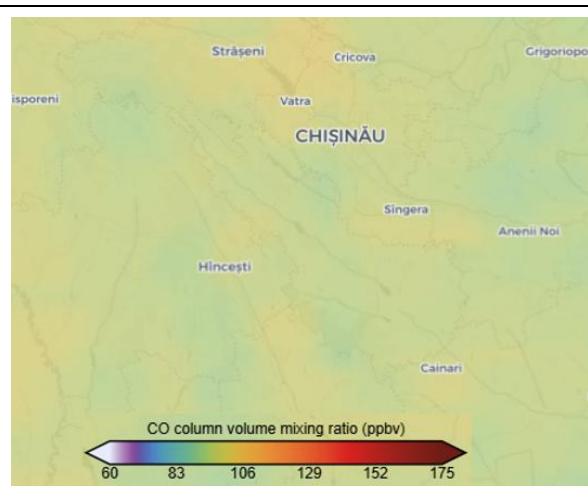


Fig. 22: Concentrației de CO (ppbv) în aer pe teritoriul Republicii Moldova

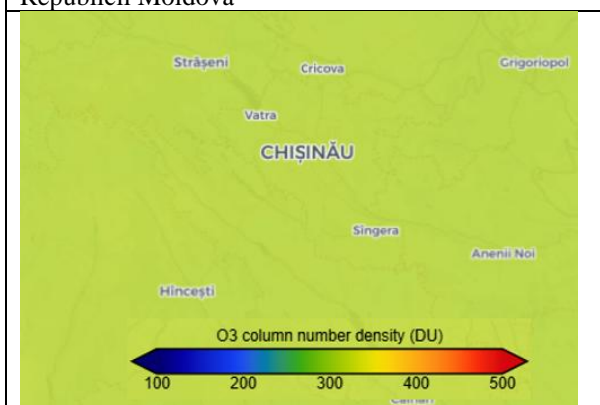


Fig. 23: Concentrația de ozon O₃ (DU) pe teritoriul Republicii Moldova

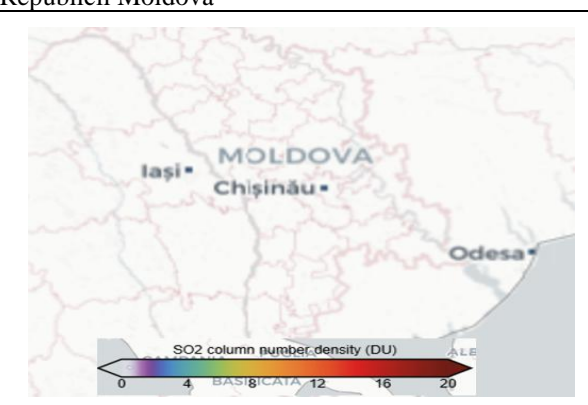


Fig. 24: Concentrația de SO₂ (DU) pe teritoriul Republicii Moldova

Astfel, în ansamblu, nivelul de poluare a aerului din Republica Moldova, văzut din spațiu, este relativ scăzut în comparație cu alte țări europene vecine, fiind în mare parte în limitele ghidului de calitate a aerului al Organizației Mondiale a Sănătății.

Calitate aer in mun. Bălți

Calitatea aerului în municipiul Bălți variază frecvent între niveluri **bune** și **moderate**, cu episoade ocazionale de poluare ridicată cauzate de condițiile meteorologice sau de emisiile din transport și industrie.

Conform datelor monitorizate recent (martie 2026):

Indicele actual (AQI): Se situează în general la un nivel de **22-25**, ceea ce indică o calitate a aerului considerată satisfăcătoare, cu risc minim pentru sănătatea publică.

Poluanți monitorizați: Principalele depășiri periodice sunt înregistrate pentru dioxidul de azot (NO₂) și particulele în suspensie (PM₁₀), (PM_{2.5}), în special în perioadele cu trafic intens sau calm atmosferic.

Recomandări oficiale: În zilele cu depășiri ale normelor, Agenția de Mediu recomandă reducerea activităților fizice intense în aer liber, în special pentru persoanele vulnerabile. Conform platformei IQAIR Bălți indicele de poluare este de 53.

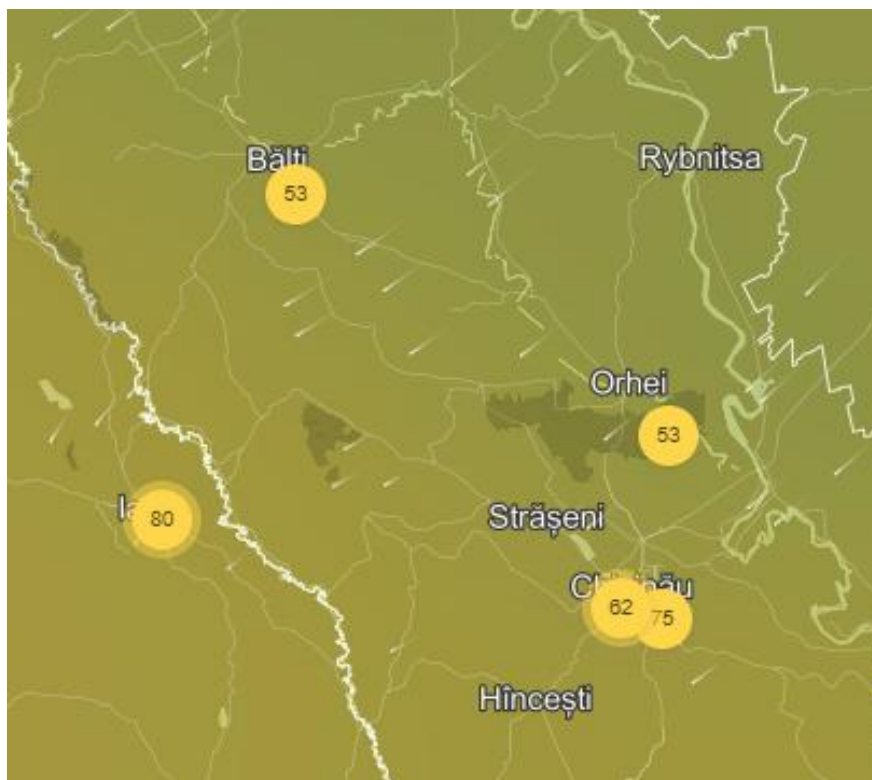


Figura 25: Calitate aer în mun. Bălți monitorizat prin aplicația IQAirBălți²⁷

²⁷ Sursa: <https://www.iqair.com/air-quality-map?zoomLevel=6&lat=47.78333&lng=27.91667>

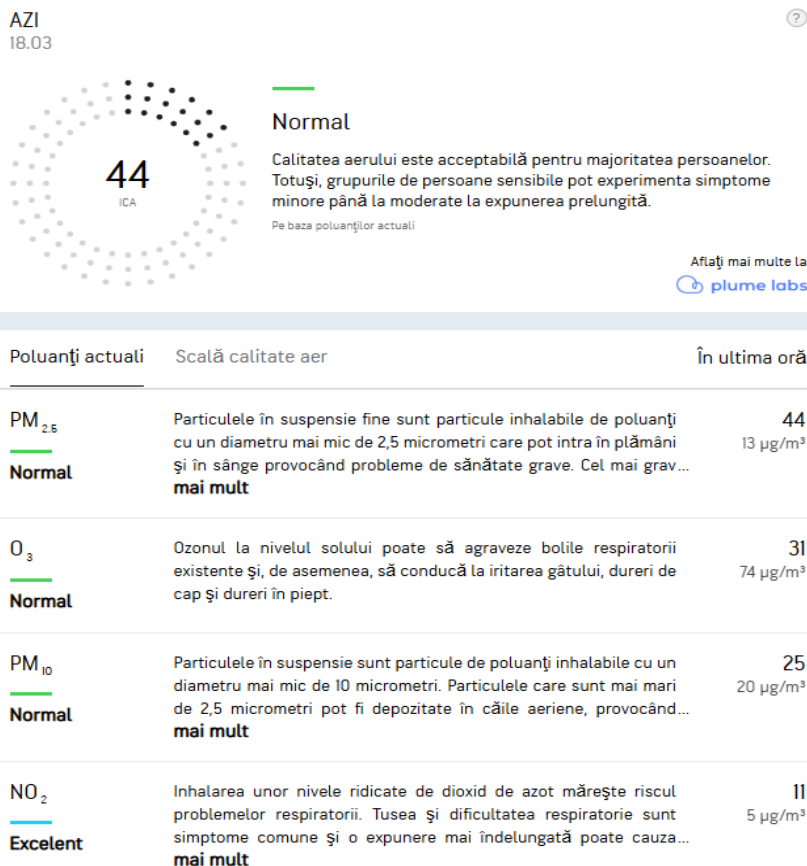


Figura 26: Monitorizarea calității aerului în mun. Bălți (Accu Weather Air Quality²⁸)



Figura 27: Monitorizare calitate aer în mun. Bălți (Renergy.md²⁹)

Municipiul Bălți se află în bazinul hidrografic al fluviului Nistru. Deși orașul este traversat direct de râul Răut (cel mai mare afluent intern al Nistrului), din punct de vedere administrativ și geografic, întreg cursul Răutului face parte din bazinul mai mare al Nistrului.

²⁸ Sursa: <https://www.accuweather.com/ro/md/balti/241919/air-quality-index/241919>

²⁹ Sursa: <https://renergy.md/air/>



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”

EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE

Pagina: 46 din 58



Figura 30: Râul Răut care trece prin mun. Bălți


Pe teritoriul municipiului predomină solurile cernoziomice tipice moderat humifere. În partea dreaptă a Răutului, în cartierul Slobozia, se întâlnesc cernoziomurile tipice slab humifere. Acestea sunt cernoziomurile cele mai fertile. Au o grosime de peste 1 m, culoarea aproape neagră, structură grăunțoasă și hidrostabilă. Pe versanți stratul de sol este doar de câțiva zeci de cm și de multe ori este afectat de eroziune eoliană și, în special, pluvială. La nivel de municipiu 623 ha sunt erodate. În luncile râurilor s-au format solurile aluviale. Teritoriul municipiului este amplasat într-o zonă cu seismicitate de 7 grade pe scara Richiter.

i) justificarea alegerii locatiei;

Primăria mun. Bălți împreună cu Consultantul responsabil pentru realizarea Studiului de Fezabilitate au selectat străzile care urmează a fi modernizat iluminatul stradal cu scopul de a reduce consumurile de resurse, emisii de gaze cu efect de seră, dar și pentru a oferi confort comunității din mun. Bălți. Realizarea activității planificate pentru implementarea Componentei nr.2 se va realiza în cartierele din mun. Bălți pentru modernizarea iluminatului stradal din mun. Bălți.

j) descrierea oricărei alte variante alternative de amplasament pentru dezvoltarea proiectului

Componenta nr.1 Achiziția a 22 de troleibuze noi cu propulsie autonomă

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 47 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Rezultatele evaluării de mediu efectuate de Consultant au arătat că emisiile anuale neelectrice ale companiei sunt zero și nu vor crește. De asemenea, s-a constatat că utilizarea a 22 de troleibuze eficiente din punct de vedere energetic va permite reducerea cu **17% a nivelului emisiilor de poluanți** precum CO₂, CH₄, N₂O și CO_{2e}. Acest lucru se explică prin faptul că consumul de energie electrică al noilor troleibuze (1,08 kW/km) este mai mic în comparație cu cel al parcului auto existent al companiei (1,3 kW/km). După cum s-a menționat anterior, ca urmare a îmbunătățirii rețelei de rute de transport public din Bălți, se preconizează o creștere a cererii anuale de servicii de transport public. Această cerere ar putea fi acoperită de noile troleibuze sau de autobuzele suplimentare care urmează să fie achiziționate. În cazul implementării măsurilor prevăzute de proiect, va fi posibilă reducerea consumului mediu anual de combustibili fosili al flotei de transport public, necesar pentru acoperirea cererii suplimentare, cu 6659,44 t (adică benzină – cu 998,92 t; motorină – cu 5327,55 t; GPL – cu 332,97 t.). Calculele detaliate ale reducerilor anuale de emisii rezultate din reînnoirea flotei (adică CO₂, CH₄, N₂O, CO_{2e}) sunt prezentate în tabel mai jos.

Componenta nr.2: Instalarea a 1082 de corpuri noi de iluminat și alte echipamente

Consumul anual actual de energie electrică (2021) pe străzile selectate se ridică la 202481,02 kWh/an. Acesta permite asigurarea iluminării străzilor menționate mai sus în proporție de 36%. Consumul anual estimat de energie electrică (2038) pe străzile menționate mai sus, după reconstrucție, ar putea fi de 369.642,59 kWh/an, incluzând reglarea intensității luminoase. Aceasta permite asigurarea iluminării străzilor menționate mai sus în proporție de 100%. Pentru o analiză mai aprofundată în cadrul modelului financiar, s-a identificat teoretic consumul estimat de energie electrică al sistemului de iluminat înainte de reconstrucție. Acesta ar putea fi de 558.568,00 kWh/an, ținând cont de asigurarea iluminării străzilor menționate mai sus în proporție de 100%.

Rata internă de rentabilitate (EIRR) preconizată în urma implementării proiectului este stabilită la 24,22% (EIRR > Dr) și, în consecință, valoarea actualizată netă (NPV) este de 125.000 EUR (NPV > 0). Perioada de recuperare a investiției, calculată la valoarea actualizată, este de 9,5 ani. Implementarea tehnologiilor de economisire a energiei și înlocuirea tipurilor de corpuri de iluminat învechite cu tehnologia modernă LED va permite Primăriei orașului Bălți să economisească din buget în actuala situație economică dificilă și să reducă impactul asupra mediului, în special pentru a rezolva problemele de mediu existente ale municipiului Bălți. Rezultatul estimat al implementării proiectului este o **reducere de 33,82% a emisiilor de gaze cu efect de sera**, ceea ce reprezintă 75,38 tCO_{2e}/an, iar reducerea totală a emisiilor de CO₂ pentru perioada de 15 ani este de 1130,72 tone.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”**

**EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 48 din 58

Tabelul 4: Alternative privind emisiile de GHG pentru Componenta nr.1

Emisii	Condiții de referință		SCENARIUL PROIECTULUI			Reducerea emisiilor față de nivelul de referință calculat, %	
	Condiții ³¹ de referință	Emisii la nivelul sistemului de transport al mun. Bălți, anul 2022	Scenariul ³² 1	Scenariul 2 ³³	Scenariul 3 ³⁴	Scenariu 2	Scenariu 3
CO ₂ (t)	14374.66	21055.48	N/A	11942.02	0.00	17%	100%
CH ₄ (kg)	129.69	1930.68		107.74	0.00	17%	100%
NMVOOC (kg)	-	22163.55		-	0.00	-	100%
NO _x (kg)	-	95328.26		-	0.00	-	100%
N ₂ O (kg)	12.97	477.43		10.77	0.00	17%	100%
PM (kg)	-	8019.64		-	0.00	-	100%
SO ₂ (kg)	-	0.04		-	0.00	-	100%
CO _{2e} (t)	14381.81	21239.68		11947.97	0.00	17%	100%

Tabelul 5: Alternative privind emisiile de GHG pentru Componenta nr.2

Emisii	Scenariul de referință		Scenariul proiectului			Reducerea emisiilor față de nivelul de referință calculat, %
	Nivel de referință (Nivel mediu de iluminare conform normei: 36 %)	Valoarea de referință calculată (nivelul mediu de iluminare raportat la valoarea standard de 100 %)	Scenariul nr.1 (Emisii directe)	Scenariul 2 (Emisii generate de energia electrică preluată din rețea)	Scenariul 3 (Alte emisii)	
CO ₂ (t/an)	80.79	222.87	N/A	147.49	N/A	33.82%
CH ₄ (kg/an)	0.73	2.01		1.33		33.82%
N ₂ O (kg/an)	0.07	0.20		0.13		33.82%
CO _{2e} (t/an)	80.83	222.98		147.56		33.82%
CO ₂ (t/15ani)	1211.85	3343.03		2212.31		1130.72 ³⁵


³¹ Notă: Emisiile generate de parcul actual de transport public electric pe durata ciclului de viață al proiectului (15 ani)

³² Notă: Emisiile directe generate de parcul actual de vehicule electrice de transport public pe durata ciclului de viață al proiectului (15 ani)

³³ Notă: Emisii generate de noua flotă de transport public electric, pentru 15 ani

³⁴ Notă: Emisiile la nivelul sistemului de transport al mun. Bălți, anul 2022, după implementarea proiectului

³⁵ Notă: Reducerea totală a emisiilor de CO₂ pe durata celor 15 ani de funcționare, tone

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 49 din 58</p>
--	---	---------------------------------

8 DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU POTENȚIAL AFECTATE DE ACTIVITATEA PLANIFICATĂ ȘI MĂSURILE DE PROTECȚIE A MEDIULUI PENTRU MINIMIZAREA IMPACTULUI NEGATIV

8.1 Calitatea aerului și schimbările climaterice

Principalele surse de emisii de gaze care pot apărea în rezultatul activității planificate sânt următoarele:

- Emisii de gaze în aer generate de vehicule,
- Emisii de gaze de la echipamentele de lucru,
- Emisii de praf de la activitatea de construcții și de transportare,
- Ridicarea nivelului de apă și inundarea locațiilor/zonelor pentru construcții,
- Calamități naturale drept urmare a seismelor,
- Ridicarea temperaturii pe timp de vară ca rezultat al încălzirii globale.

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Efectuarea mentenanței anuale și periodice a echipamentelor și vehiculelor,
2. Oprirea motoarelor în timpul pauzelor și când nu este nimic planificat,
3. Folosirea motoarelor electrice în locul celor cu combustibili lichizi când este posibil în șantier,
4. Folosirea combustibililor de calitate de la furnizorii de combustibili autorizați,
5. Udarea amplasamentului cu apă pentru a preveni ridicarea prafului și răspândirea lui în atmosferă,
6. Acoperirea vehiculelor cu prelate pentru a preveni împrăștierea materialelor de construcții sau deșeuri,
7. Efectuarea ridicărilor topografice și proiectarea ținând cont de zonele inundabile,
8. Selectarea echipamentelor și a instalațiilor pentru a face față schimbărilor climatice
9. Alte măsuri de minimizare a impactului negativ în șantier.

8.2 Zgomot și vibrații

Activitatea planificată va genera zgomot în rezultatul activităților de construcție:


- Zgomotul provenind de la utilajele și echipamentele utilizate pentru efectuarea lucrărilor de construcție;
- Zgomotul provenind de la vehicule.

Datorită distanței față de cei mai apropiați receptori sensibili, precum și naturii operațiunilor, este puțin probabil ca efectele vibrației provenite în urma activității planificate să afecteze semnificativ receptorii sensibili locali.

Planul de management de mediu și social va stabili măsuri de atenuare a vibrațiilor provenind din traficul rutier de la vehiculele care vor transporta încărcături și materiale.

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Dotarea personalului cu echipament individual de protecție,
2. Instalarea indicatoarelor pentru zonele cu nivel înalt de zgomot,

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 50 din 58</p>
--	---	---------------------------------

3. Instalarea gardurilor fonice pentru a stopa propagarea zgomotului spre zonele locative (măsurile colective de protecție),
4. De efectuat lucrările de construcție între orele 07:00 și 22:00,
5. Comunicarea și informarea comunității privind efectuarea lucrărilor cu nivel ridicat de zgomot,
6. Efectuarea mentenanței anuale și periodice a echipamentelor și vehiculelor.

8.3 Resursele biologice și ecologice

Activitatea planificată nu va avea efecte negative asupra resurselor biologice și ecologice.

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Se va evita depozitarea materialelor de construcție pe suprafața cu verdețură,
2. Se vor sădi noi pomi pe perimetrul terenului de construcție (după caz),
3. Se va semăna iarba pe teritoriul întreprinderii sau pe perimetrul terenului,
4. Se va colecta deșeurile solide și de construcție și se vor evacua din șantier.

8.4 Patrimoniul cultural

Nu au fost identificate monumente sau alte obiecte din patrimoniul cultural național sau local pentru activitatea planificată.

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Dezvoltarea ulterioară a companiei se va face în conformitate cu cerințele legale aplicabile privind protejarea patrimoniului cultural.

8.5 Peisaj și aspect vizual

Activitatea planificată se va desfășura pe teritoriul clădirilor publice selectate, vor fi îngrădite cu gard și cu porți.

Principalele efecte asupra aspectului vizual vor fi cauzate de procesul temporar de construcție a activității planificate, deplasarea vehiculelor pe străzile din cartier.


Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Se vor sădi noi pomi și iarba pe perimetrul terenului de construcție sau pe străzi,
2. Se va colecta deșeurile solide și de construcție și se vor evacua din șantierul de construcție,
3. Înainte de ieșirea din șantier roțile vehiculelor vor fi curățate de noroi pentru a nu murdări carosabilul,
4. La transportarea materialelor de construcție vehiculele vor fi acoperite cu prelată pentru a preveni căderea materialelor din remorcă.

8.6 Geologie, soluri, materiale și deșuri

La etapa de proiectare a activității planificate, se vor efectua studii topografice și geologice pentru a determina caracteristica solului în zona pentru activitatea planificată.

Materialele de construcție vor fi depozitate pe teritoriul întreprinderii municipale.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 51 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Deșeurile de construcție, inclusiv și deșeurile periculoase vor fi evacuate din șantierul de construcție la platforma municipală pentru deșeuri solide de construcție.

Mentenanța vehiculelor se va face în bază de contract la stațiile de deservire tehnică în bază de contract sau după caz, la baza auto a întreprinderii.

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Solul fertil va fi colectat separat și va fi utilizat ulterior la refacerea zonelor verzi (după caz),
2. Decopertarea solului fertil și adâncimea stratului decopertat se va face în conformitate cu recomandările din proiectul Tehnic,
3. Este interzis de amestecat solul fertil cu solul steril sau cu deșeurile de construcție,
4. Materialele de construcție utilizate vor fi achiziționate de la carierele autorizate,
5. Este interzis de deschis noi cariere de materii prime sau gropi de împrumut,
6. Excesul de solul steril va fi evacuat din șantier într-un loc special în conformitate cu și cu acordul Agenției de Mediu,
7. Deșeurile solide de construcție vor fi colectate și evacuate din șantier în conformitate cu cerințele legale privind gestionarea deșeurilor solide.

8.7 Mediul acvatic

Activitatea planificată nu va afecta mediul acvatic din zonă.

Apă reziduală va fi evacuată prin rețelele de canalizare existente.

Apa pluvială va fi evacuată de pe teritoriul întreprinderii folosind rețelele de captare a apei meteorice de pe teritoriul întreprinderii.


Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Se va utiliza apa pentru procesul de construcție în conformitate cu specificațiile tehnice a proiectului,
2. Apa uzată menajeră se va evacua în rețeaua de canalizare existentă,
3. Consumul de apă va fi monitorizată și măsurată de către Constructor și Operator,
4. Apa meteorică se va evacua de pe teritoriul șantierului prin rețelele existente.

8.8 Impactul asupra sănătății sociale, personale și umane

Activitatea planificată va avea un impact pozitiv pentru populația din zona adiacentă prin crearea locurilor noi de muncă.

Activitatea planificată va avea un impact negativ temporar și local asupra comunității din zona adiacentă prin emisii de gaze de eșapament, vibrații, zgomot, praf, riscuri privind siguranța traficului rutier din zona de construcție, noroi pe carosabil pe timp de ploaie, împrăștierea materialelor pe drum, etc.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 52 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Înainte de începerea construcției, antreprenorul general va elabora un plan propriu de sănătate și securitate în muncă și mediu în care va specifica măsurile de protecție a personalului propriu și contractat, iar Angajatorul va aproba planul propriu,
2. Angajatorul și Beneficiarul va ține legătura cu comunitatea adiacentă zonei de construcție și va comunica informația privind termenii de implementare și măsurile de protecție a comunității,
3. În scopul protejării comunității, se va crea un comitet de mediu și social care vor include reprezentanți ai Angajatorului și al Beneficiarului și alte părți interesate privind respectarea măsurilor de protecție a mediului și securității în muncă, soluționarea plângerilor, satisfacției clientului ș.a.

8.9 Transport și trafic

Activitatea planificată va avea un impact negativ temporar și local asupra comunității din zona adiacentă prin prezența riscurilor specifice traficului rutier din zona de construcție, noroi pe carosabil pe timp de ploaie, împrăștierea materialelor pe drum, etc. Planul de management de mediu și social va stabili măsuri de control al riscurilor specifice activității planificate.


Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

1. Transportul antreprenorului general va fi în conformitate cu prevederile legale aplicabile ale Republicii Moldova,
2. Efectuarea mentenanței anuale și periodice a vehiculelor,
3. Se va elabora un plan de trafic coordonat cu Poliția mun. Bălți pentru perioada de construcție și aprobat de către Angajator,
4. Vehiculele vor folosi prelate la transportarea încărcăturilor,
5. Se vor instala indicatoare rutiere la intrarea și ieșirea din șantier privind accesul transportului în șantier,
6. Viteza de circulație în șantier va de 5 km/h, iar circulația prin municipiul Bălți și alte localități viteza va fi de 50 km/oră,
7. Nu se vor parca vehiculele cu materiale de construcții pe carosabil sau vor bloca drumurile pentru transportul public.

8.10 Efectele cumulate și interacțiunea dintre efecte

Activitatea planificată pentru construcția activității planificate nu va interacționa cu alte activități de construcție sau alte proiecte de dezvoltare a infrastructurii și nu sunt identificate alte aspecte cumulate de mediu și sociale și care ar putea avea un impact negativ asupra comunității și asupra mediului din zona de construcție.

Măsurile de protecție a mediului pentru a minimiza impactul negativ la implementarea proiectului (perioada de construcție și operațională) va conține următoarele acțiuni de minimizare a impactului:

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 53 din 58</p>
--	---	---------------------------------

1. Se va coordona activitatea de construcție cu alte activități din zona și se va evita blocarea drumurilor de către vehiculele cu materiale de construcție,
2. Se va evita utilizarea drumurilor publice în intervalele de vârf dimineața și seara,
3. Instalarea indicatoarelor rutiere și alte semne pentru informare a părților interesate.

9.0 DESCRIEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI PENTRU ORGANIZAREA DE ȘANTIER

a) sursele de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Sursele de poluare pentru perioada de construcție sunt vehiculele care utilizează combustibili fosili și echipamentele de lucru.

Apa uzată menajeră va fi evacuată în rețeaua de canalizare existentă de pe teritoriul întreprinderii.

b) dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, în timpul organizării de șantier;

Vehiculele trebuie să fie în conformitate cu prevederile Regulamentului Rutier al Republicii Moldova și să aibă mentenanța anuală și periodică. Înregistrările vor fi la șefii de entități și vor fi prezentate la cerere.


Echipamentele de lucru vor fi examinate zilnic de către șefii posturilor de muncă pentru a preveni scurgerea de combustibili, uleiuri, identifica fisuri și deteriorarea de cabluri, deteriorarea de părți a echipamentelor din cauza vibrațiilor, ș.a. Toate defectele și neconformitățile identificate vor fi înlăturate și reparate, după necesitate testate la centrele de securitate industrială.

Echipamentele individuale de muncă, indicatoarele rutiere, semnele de avertizare, barierele de securitate ș.a. vor fi verificate periodic pentru a corespunde cu cerințele de securitate privind sănătatea și securitatea în munca și mediu.

10 MONITORIZAREA ASPECTELOR DE MEDIULUI PENTRU ACTIVITATEA PLANIFICATĂ

Pentru perioada de construcție se va monitoriza și măsura următoarele aspecte:

- aspectele de mediu (emisii de gaze de eșapament, praf, deșeuri solide, scurgeri accidentale de ulei și combustibili, ș.a.),
- pericolele de sănătate și securitate în muncă,
- securitatea echipamentelor și vehiculelor,
- conformarea cu cerințele legale de mediu și sociale (avize, autorizații, permise, etc.)
- monitorizarea neconformităților identificate în șantier,
- monitorizarea plângerilor de la personalul direct și indirect și de la comunitate,
- monitorizarea incidentelor, notificarea și raportarea către autoritățile de stat,
- monitorizarea echipamentelor de protecție individuală, barierele de securitate, etc.

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 54 din 58</p>
--	---	---------------------------------

- monitorizarea contractelor de furnizare servicii privind includerea aspectelor de mediu și sociale,
- monitorizarea instruirilor și a competenței personalului,
- monitorizarea dotării cu echipamente speciale pentru situații de urgență și primul ajutor medical,
- monitorizarea vizitelor în teren de către autoritățile de stat și alți vizitatori,
- monitorizarea aprovizionării cu materiale de construcții,
- monitorizarea privind colectarea și evacuarea deșeurilor din șantier, etc.

Pentru perioada operațională, Beneficiarul va monitoriza și măsura următoarele aspecte:

1. Consumul de resurse,
2. Sănătatea și securitatea muncitorilor,
3. Securitatea echipamentelor,
4. Conformarea cu cerințele aplicabile de mediu și sociale,
5. Comunicarea cu comunitatea.

11.0 DESCRIEREA POSIBILELOR EFECTE ASUPRA MEDIULUI ȘI EVALUAREA SCĂRII

Natura impactului:

a) extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate): Activitatea planificată se va realiza în mun. Bălți, zona de Nord a Republicii Moldova.

b) magnitudinea și complexitatea impactului (adică considerarea impactul direct, indirect, secundar, cumulativ; pozitiv și negativ): Activitatea planificată nu are un impact semnificativ asupra mediului. Aspectele identificate de mediu vor putea ușor de ținut sub control în șantier și de realizat.


c) probabilitatea impactului: Probabilitatea impactului pentru activitatea planificată este mică.

d) durata, frecvența și reversibilitatea impactului (adică pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar): Activitatea planificată va avea un impact pe termen scurt și temporar.

12 ANEXE

Anexa nr. 1: Lista de Control

Anexa nr. 2: Studiul de Fezabilitate (Due Diligence Study for Components no.1 and no.2, GHG Reports) se vor transmite la solicitare

 <p>PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI</p>	<p>PROIECTUL „GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET LIGHTING”</p> <p>EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE</p>	<p>Pagina: 55 din 58</p>
--	---	---------------------------------

Anexa nr. 1 LISTA DE CONTROL

Caracteristicile proiectului			
	Întrebări	DA / NU / ? / NC	Este posibil ca efectul să fie semnificativ? De ce?
1		2	3
Proiectul va implica una din următoarele acțiuni, care vor crea schimbări în zonă ca rezultat al naturii, formei sau scopului noii investiții?			
1	Schimbare permanentă sau temporară a folosinței terenului, modului de acoperire sau topografiei, inclusiv creșterea gradului de folosire a terenului?	NU	NU
2	Eliberarea terenului existent de vegetație și clădiri?	NU	NU
3	Noi folosințe ale terenului?	NU	NU
4	Investigații preliminare fazei de construcție (ex. teste de sol, foraje) ?	NU	NU
5	Lucrări de construcții?	DA	NU
6	Lucrări de demolare?	DA	NU
7	Amplasamente temporare folosite pentru lucrările de construcții sau locuințe pentru constructori?	NU	NU
8	Construcții supraterane, structuri sau lucrări de terasament, inclusiv excavații?	DA	NU
9	Lucrări subterane inclusiv mine sau tunele?	NU	NU
10	Lucrări de îmbunătățiri funciare?	NU	NU
11	Dragare? A săpa fundul unei ape și a îndepărta materialul rezultat în vederea înlesnirii navigației sau regularizării inundațiilor?	NU	NU
12	Structuri costiere (ex. diguri, chei, platforme și terminale de transbordări marfare/pasageri pe căi navigabile interne –fluviu, râu).	NU	NU
13	Procese de producție și fabricație?	NU	NU
14	Construcții pentru depozitarea mărfurilor și materialelor?	NU	NU
15	Instalații pentru tratarea sau eliminarea deșeurilor solide sau a efluenților lichizi?	NU	NU
16	Construcții pentru adăpostirea muncitorilor pe durate mari de timp?	NU	NU
17	Intensificarea traficului de orice fel în timpul etapei de construcție sau funcționare?	NU	NU
18	Rute noi sau modificate de drumuri, căi ferate, aeriene, căi de transport pe apă sau alte infrastructuri, inclusiv stații, porturi, aeroporturi etc.?	NU	NU
19	Închiderea sau devierea rutelor existente de transport sau infrastructură conducând la modificări de trafic?	NU	NU
20	Linii de transport electric sau conducte, noi sau modificate?	NU	NU
21.	Îndiguire, barare, desecare, regularizare sau alte schimbări în hidrologia cursurilor de apă sau a acviferelor?	NU	NU
22	Traversări de râuri?	NU	NU
23	Prelevarea sau transferul apei din subteran sau din ape de suprafață?	NU	NU
24	Modificări de cursuri de apă sau de teren afectând drenarea sau scurgerea apei?	NU	NU
25	Transport de persoane sau materiale necesare în timpul fazelor de construcție, funcționare sau dezafectare?	NU	NU
26	Demontarea sau scoaterea din funcțiune pe perioade mai mari de timp, sau lucrări de restaurare?	NU	NU
27	Activități care continuă pe parcursul scoaterii din funcțiune și care pot avea un impact asupra mediului?	NU	NU
28	Aflux permanent sau temporar de populație?	NU	NU
29	Introducerea de specii neautohtone?	NU	NU
30	Pierderea unor specii native sau a diversității genetice?	NU	NU
31	Orice alte acțiuni?	NU	NU
Întrebare – Proiectul va folosi una din următoarele resurse naturale, sau orice alte resurse care sunt neregenerabile sau există în cantitate mică?			
32	Terenuri, în special terenuri aflate în stare naturală (virgine) sau terenuri agricole?	NU	NU
33	Apă?	DA	NU
34	Substanțe minerale, compuși?	DA	NU
35	Păduri și material lemnos?	NU	NU
36	Energie, inclusiv electricitate și combustibili	DA	NU
37	Orice alte resurse?	NU	NU
Întrebare – Proiectul presupune folosirea, depozitarea, transportul, manevrarea sau producerea de substanțe sau materiale care pot fi dăunătoare sănătății populației sau mediului, sau care pot spori temerile că proiectul ar avea un risc pentru sănătatea populației?			
38	Proiectul implică folosirea de substanțe sau materiale care sunt riscante sau toxice pentru sănătatea populației sau pentru mediu (floră, faună, alimentări cu apă)?	NU	NU
39	Proiectul va modifica incidența bolilor sau va afecta vectorii boală (ex. boli generate de insecte sau de apă contaminată sau poluată)?	NU	NU
40	Proiectul va afecta bunăstarea populației (ex. prin schimbarea condițiilor de viață)?	NU	NU



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 56 din 58

41	Există grupuri de populație vulnerabile în mod special, care pot fi afectate de proiect (ex. pacienți spitalizați, bătrâni)?	NU	NU
42	Orice alte cauze?	NU	NU
Întrebare – Proiectul va produce deșeuri solide în timpul construirii, funcționării sau încetării activității?			
43	Materiale excavate, minereu steril sau deșeuri de mină?	NU	NU
44	Deșeuri municipale ?	DA	NU
45	Deșeuri periculoase sau toxice (inclusiv deșeuri radioactive)?	NU	NU
46	Alte deșeuri din procese industriale?	NU	NU
47	Surplus de produse?	NU	NU
48	Nămol de canalizare sau din stația de epurare?	NU	NU
49	Deșeuri provenite din construcții sau demolări?	DA	NU
50	Mașini sau echipamente/utilaje care nu mai sunt utilizate?	DA	NU
51	Soluri sau alte materiale contaminate?	NU	NU
52	Deșeuri din agricultură?	NU	NU
53	Orice alte deșeuri solide sau lichide?	NU	NU
Întrebare – Proiectul va avea ca efect emiteră în aer de poluanți sau orice alte substanțe periculoase, toxice sau nocive?			
54	Emisii de la arderea combustibililor fosili, din surse staționare sau mobile?	DA	NU
55	Emisii din procesele de producție?	NU	NU
56	Emisii la manevrarea materialelor, inclusiv depozitarea sau transportul acestora?	DA	NU
57	Emisii din activități de construcție, inclusiv din instalații tehnice și echipamente aferente?	DA	NU
58	Praf sau mirosuri din manevrarea materialelor, inclusiv materiale de construcție, ape uzate și deșeuri?	DA	NU
59	Emisii de la incinerarea deșeurilor medicale?	NU	NU
60	Emisii de la reciclarea, valorificarea, eliminarea sau depozitarea deșeurilor?	NU	NU
61	Emisii în aer liber de la deșeurile provenite ca resturi de la operațiuni de tăiere sau din activitatea de construcții?	DA	NU
62	Emisii din orice alte surse?	NU	NU
Întrebare – Proiectul va cauza zgomote și vibrații sau va avea ca efect radiație luminoasă, termică sau alte forme de radiații electromagnetice?			
63	Din exploatarea echipamentelor ca de ex. motoare, instalații tehnice de ventilare, vibratoare, concasoare, etc?	DA	NU
64	Din procese industriale sau similare acestora?	NU	NU
65	Din construcții sau demolări?	DA	NU
66	Din explozii sau folosirea acumulatorilor electrici?	NU	NU
67	Din traficul generat de lucrările de construcție?	DA	NU
68	Din sisteme de iluminare sau răcire?	NU	NU
69	Din surse de radiații electromagnetice (considerând efectele asupra populației sau asupra eventualelor echipamente sensibile aflate în apropiere)	NU	NU
70	Din orice alte surse?	NU	NU
Întrebare – Proiectul va conduce la riscul de contaminare a solului sau apei prin emisiile de poluanți pe terenuri sau ape de suprafață, ape subterane, zone și fâșii de protecție a apelor ?			
71	Din manevrarea, depozitarea sau deversarea de materiale periculoase sau toxice?	NU	NU
72	De la deversarea/evacuarea de ape de canalizare sau a altor efluenți (indiferent dacă aceștia sunt sau nu epurați) în ape sau pe sol?	NU	NU
73	Prin depunerea în ape sau pe sol a poluanților emiși în aer?	NU	NU
74	Există riscul ca, pe termen lung, poluanții care provin din aceste surse să se acumuleze în mediu?	NU	NU
Întrebare – Există riscul ca, în timpul construirii sau funcționării proiectului, să se producă accidente care pot afecta sănătatea populației sau mediului?			
75	Din explozii, deversări, incendii, etc., depozitarea, manipularea, folosirea sau producerea de substanțe periculoase sau toxice?	NU	NU
76	Din evenimente care se situează în afara condițiilor normale ale protecției mediului (ex. avarierea sistemelor pentru controlul poluării)?	NU	NU
77	Proiectul poate fi afectat de dezastre naturale care conduc la pagube pentru mediu (ex. inundații, cutremure, alunecări de teren etc.)?	DA	DA Seism >8°
Întrebare – Proiectul va conduce la schimbări sociale?			
78	Schimbări în structura populației: număr, vârstă, ocupație, grupuri sociale, etc.?	NU	NU
79	Prin strămutarea populației sau demolarea de locuințe, localități sau utilități ale localităților?	NU	NU
80	Prin migrarea unor locuitori veniți din alte localități sau prin crearea de localități noi?	NU	NU
81	Prin suprasolicitarea utilităților sau serviciilor locale, ca de ex. cele pentru locuire, educație, sănătate?	NU	NU
82	Prin crearea de locuri de muncă în timpul fazei de construcție sau funcționare, sau invers, prin reducerea locurilor de muncă disponibile cu efecte asupra șomajului și a economiei?	DA	NU
83	Orice alte cauze?	NU	NU
Întrebare – Există alți factori care pot fi luați în considerare?			
84	Ca urmare a proiectului, vor fi imperios necesare dezvoltări ulterioare care ar putea avea un impact semnificativ asupra mediului, ca de ex. mai multe locuințe, drumuri noi, unități industriale suport sau utilități noi, etc)?	NU	NU



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 57 din 58

85	Proiectul va conduce la dezvoltarea utilităților suport, dezvoltarea industriilor auxiliare sau alte dezvoltări care ar putea avea un impact asupra mediului, ex.: – Infrastructură suport (drumuri, alimentare cu energie, tratarea deșeurilor sau epurare a apei uzate etc.)? – Dezvoltarea locuințelor? – Industria extractivă? – Industria pentru furnizarea materiilor prime? Altele?	DA	NU
86	Proiectul ar putea limita modul de folosire ulterioară a amplasamentului astfel încât să existe un impact semnificativ asupra mediului?	NU	NU
87	Proiectul va constitui un precedent pentru o dezvoltare viitoare?	DA	NU
88	Proiectul va avea efecte cumulative datorită vecinătății cu alte proiecte existente sau planificate și care au efecte similare?	NU	NU
89	Proiectul se referă la sistarea definitivă/dezafectarea unor activități? În acest caz, poate exista impact post închidere?	NU	NU
Rezumatul comentariilor privind caracteristicile proiectului care indică faptul că este necesară efectuarea EIM și elaborarea documentației privind EIM			

Amplasarea proiectului			
Întrebări		DA / NU / ? / NC	Este posibil ca efectul să fie semnificativ? De ce?
1		2	3
Întrebare – Proiectul va avea efecte asupra folosinței existente sau viitoare a terenului?			
1	Folosința existentă a terenului?	NU	NU
2	Folosința planificată sau zonarea în vederea unei folosințe viitoare?	NU	NU
3	Areale care conțin resurse de apă subterană și cea propusă)?	NU	NU
Întrebare – Există probabilitatea ca proiectul să aibă efecte asupra unor areale sensibile prin ocuparea totală sau parțială a arealului, prin traversarea acestuia sau prin efectuarea unor lucrări de acest fel în interiorul arealului?			
4	Areale protejate în scopul conservării valorilor naturale, peisajului, patrimoniului cultural?	NU	NU
5	Zone umede, cursuri de apă sau alte ape importante?	NU	NU
6	Areale care conțin resurse de apă subterană sau de suprafață, importante pentru alimentarea cu apă?	NU	NU
7	Zone și fâșii de protecție a apelor?	NU	NU
8	Deal, stânci, defileuri considerate de înălțime medie sau înaltă?	NU	NU
9	Păduri și terenuri împădurite?	NU	NU
10	Areale folosite de specii protejate de floră și faună, inclusiv pentru reproducere, cuibărire, hrană, adăpostire, hibernare?	NU	NU
11	Areale aflate pe ruta de migrație a păsărilor (sau altor animale, dacă este cazul)?	NU	NU
12	Areale deja poluate, de ex. acelea în care standardele de calitate a mediului sunt depășite sau acelea în care solul sau/și apele subterane sunt contaminate?	NU	NU
13	Areale dens populate?	NU	NU
14	Areale cu folosințe sensibile ex. spitale, școli, lăcașe de cult?	NU	NU
15	Areale de înaltă calitate peisagistică sau decorative?	NU	NU
16	Areale care datorită topografiei pot fi foarte vizibile și care sunt înconjurare de mulți receptori?	NU	NU
17	Areale importante pentru turism și recreere?	NU	NU
18	Areale la care publicul are acces larg?	NU	NU
19	Areale care conțin importante resurse istorice, culturale și arheologice?	NU	NU
20	Areale susceptibile la cutremure, prăbușiri/alunecări de teren, eroziune sau condiții climatice extreme sau adverse, de ex. inversiuni de temperatură, ceață, vânt puternic, etc., care pot afecta proiectul și determina astfel efecte asupra mediului?	NU	NU
21	Areale cu sol de bună calitate sau situate în zone unde resursa de teren agricol este săracă?	NU	NU
22	Areale rezistente la procesul de regenerare naturală sau artificială?	NU	NU
Întrebare – Există probabilitatea ca proiectul să aibă efecte asupra emisiilor gazelor cu efect de seră ce necesită a fi controlate pe parcursul ciclului de viață a proiectului?			
23	Va emite activitatea propusă dioxid de carbon (CO ₂), protoxid de azot (N ₂ O) sau metan (CH ₄)?	NU	NU
24	Va aplica întreprinderea activității planificate gaze fluorurate cu efect de seră care potențial pot fi emise?	NU	NU
25	Va influența activitatea planificată în mod semnificativ cererea de energie?	NU	NU
26	Va implica activitatea planificată utilizare a terenurilor, schimbarea utilizării terenului sau activități forestiere (de exemplu, defrișări) care ar putea duce la creșterea emisiilor?	NU	NU
27	Va avea activitatea planificată efecte asupra altor activități (de exemplu, împădurirea) care pot acționa ca niște rezervoare de absorbție de emisii?	DA	NU
28	Va contribui activitatea planificată la creșterea sau reducerea semnificativă a călătoriilor populației?	NU	NU
29	Va crește sau se va reduce semnificativ transportarea mărfurilor în rezultatul activității planificate?	NU	NU
30	Este posibil în cadrul activității planificate să fie folosite surse regenerabile de energie?	DA	DA
31	Vor fi aplicate măsurile de eficiență energetică ce vor duce la reducerea consumului de energie?	DA	DA
32	Vor fi aplicate măsuri de conservare a energiei termice ce vor duce la reducerea consumului de energie?	NU	NU



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BĂLȚI

**PROIECTUL
„GRCF2W2 BALTI MOBILITY AND STREET
LIGHTING”
EVALUAREA PREALABILĂ A ACTIVITĂȚII
PLANIFICATE**

Pagina: 58 din 58

33	Va aplica întreprinderea/operatorul activității planificate gaze fluorurate cu efect de seră?	NU	NU
34	Se preconizează în cadrul proiectului adoptarea și implementarea obiectivelor infrastructurii verzi – a zonelor înverzite, parcurilor și scuarilor care pot contribui la sechestrarea carbonului?	DA	NU
35	Vor fi efectuate lucrări de împădurire sau de reconstrucție ecologică a pădurilor, a zonelor umede, ș.a., în rezultatul cărora va spori potențialul de sechestrare a carbonului?	NU	NU
Rezumat privind caracteristicile amplasamentului proiectului care indică faptul că este necesară efectuarea EIM și elaborarea documentației privind EIM			