

PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea lucrării de investiție „REACTUALIZAREA HĂRȚILOR STRATEGICE DE ZGOMOT ȘI A PLANURILOR DE ACȚIUNE PENTRU REDUCEREA ZGOMOTULUI LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI”

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BOTOȘANI

analizând propunerea domnului Primar Cătălin Mugurel Flutur privind aprobarea lucrării de investiție „*Reactualizarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani*”,

văzând raportul de specialitate comun al Compartimentului Protecția Mediului, precum și raportul de avizare al comisiei de specialitate a Consiliului Local,

În conformitate cu prevederile

HG nr. 321/2005 (MO nr. 19/10.01.2008) privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental (republicat) și HG nr. 1260 (MO nr 15/ 19.01.2013)

OM MMGA/MTCT/MS/MAI nr. 678/1344/915/1397/2006 (MO nr. 730/25.08.2006) pentru aprobarea Ghidului privind metodele interimare de calcul al indicatorilor de zgomot pentru zgomotul produs de activitățile din zonele industriale, de traficul rutier, feroviar și aerian din vecinătă-tea aeroporturilor

OM MT nr. 720/2007 (MO nr. 583/24.08.2007) privind modificarea OM MTCT nr. 1258/2005 (MO nr. 766/23.08.2005) pentru stabilirea unităților responsabile cu elaborarea hărților de zgomot pentru căile ferate, drumurile și aeroporturile aflate în administrarea lor, a hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune aferente acestora, din domeniul propriu de activitate, pre-cum și limitele de competență ale acestora

OM nr. 678/2006 (MO nr. 730/26.08.2006) pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot

OM MMDD/MT/MSP/MIRA nr. 152/558/1119/532/2008 (MO nr. 531/15.07.2008) pentru aprobarea Ghidului privind adoptarea valorilor-limită și a modului de aplicare a acestora atunci când se elaborează planurile de acțiune, pentru indicatorii Lzsn și Lnoapte , în cazul zgomotului produs de traficul rutier pe drumurile principale și în aglomerări, traficul feroviar pe căile ferate principale și în aglomerări, traficul aerian pe aeroporturile mari și/sau urbane și pentru zgomotul produs în zonele din aglomerări unde se desfășoară activități industriale prevăzute în anexa nr. 1 la OUG nr. 152/2005 privind prevenirea și controlul integrat al poluării, aprobată cu modificări și completări prin Le-gea nr. 84/2006

OM nr. 1830/2007 (MO nr. 864/18.12.2007) pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.

în temeiul art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, publicată în Monitorul Oficial nr. 555/5.07.2019, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1 (1) Se aprobă lucrarea de investiție „*REACTUALIZAREA HĂRȚILOR STRATEGICE DE ZGOMOT ȘI A PLANURILOR DE ACȚIUNE PENTRU REDUCEREA ZGOMOTULUI LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI*”, constituită din:

- hărțile strategice de zgomot;
- planurile de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani;
- baza de date cu informații privind datele prelevate și prelucrate în vederea realizării hărților și planurilor de reducere a zgomotului în municipiul Botoșani;

(2) Lucrarea de investiție „*Reactualizarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani*” constituie anexă la prezenta hotărâre, care se păstrează și se arhivează în condițiile legii specifice de Compartimentul Protecția Mediului din aparatul de specialitate al primarului.

Art. 2 Lucrarea de investiție „*Reactualizarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani*” va fi avută în vedere la întocmirea documentațiilor de urbanism, precum și la eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire precum și la realizarea lucrărilor edilitare pe teritoriul UAT – Municipiul Botoșani.

Art. 3 Compartimentul Protecția Mediului, va asigura întreținerea și actualizarea *hărților și planurilor de reducere a zgomotului în municipiul Botoșani*.

Art.4 Primarul Municipiului Botoșani, prin serviciile aparatului de specialitate, va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**Inițiator ,
Primar, Cătălin Mugurel Flutur**



**Avizat de legalitate,
Secretar General Ioan Apostu**



Nr. INT. 4209 din 17.09.2020

APROBAT,
Primar
Cătălin Mugurel Flutur



REFERAT DE APROBARE

Având în vedere proiectul de hotărâre privind aprobarea lucrării de investiție „Reactualizarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani”. și raportul de specialitate nr. INT. 4208 din 17.09.2020 întocmit de Compartiment Protecția Mediului, vă rugăm să aprobați supunerea spre dezbateră și aprobare în ședința Consiliului Local al Municipiului Botoșani, a proiectului de hotărâre în forma prezentată.

Compartiment Protecția Mediului

Vieru Paul Narcis

Avizat,
Viceprimar
Cosmin Ionuț Andrei



RAPORT DE SPECIALITATE

Proiectul de hotărâre supune atenției Consiliului Local al municipiului Botoșani, aprobarea lucrării de investiție „*Reactualizarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani*”.

1. Cadrul legislativ român de care trebuie să se țină cont la realizarea HAS este prezentat în tabelul de mai jos:

Tabelul 1.1 Transpunerea Directivei 2002/49/CE în legislația română	
HG nr. 321/2005 (MO nr. 19/10.01.2008) privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental (republicat) și HG nr. 1260 (MO nr 15/ 19.01.2013)	T
OM MMGA/MTCT/MS/MAI nr. 678/1344/915/1397/2006 (MO nr. 730/25.08.2006) pentru aprobarea Ghidului privind metodele interimare de calcul al indicatorilor de zgomot pentru zgomotul produs de activitățile din zonele industriale, de traficul rutier, feroviar și aerian din vecinătatea aeroporturilor	I
OM MT nr. 720/2007 (MO nr. 583/24.08.2007) privind modificarea OM MTCT nr. 1258/2005 (MO nr. 766/23.08.2005) pentru stabilirea unităților responsabile cu elaborarea hărților de zgomot pentru căile ferate, drumurile și aeroporturile aflate în administrarea lor, a hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune aferente acestora, din domeniul propriu de activitate, precum și limitele de competență ale acestora	I
OM nr. 678/2006 (MO nr. 730/26.08.2006) pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot	I
OM MMDD/MT/MSP/MIRA nr. 152/558/1119/532/2008 (MO nr. 531/15.07.2008) pentru aprobarea Ghidului privind adoptarea valorilor-limită și a modului de aplicare a acestora atunci când se elaborează planurile de acțiune, pentru indicatorii Lzsn și Lnoapte, în cazul zgomotului produs de traficul rutier pe drumurile principale și în aglomerări, traficul feroviar pe căile ferate principale și în aglomerări, traficul aerian pe aeroporturile mari și/sau urbane și pentru zgomotul produs în zonele din aglomerări unde se desfășoară activități industriale prevăzute în anexa nr. 1 la OUG nr. 152/2005 privind prevenirea și controlul integrat al poluării, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 84/2006	I
OM nr. 1830/2007 (MO nr. 864/18.12.2007) pentru aprobarea Ghidului privind realizarea, analizarea și evaluarea hărților strategice de zgomot.	I
T = transpunere; I = implementare ; T,I se refera la Directiva 2002/49/CE	

2. Autoritatea responsabilă pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot pentru aglomerarea aflată în administrarea sa, potrivit prevederilor Hotărârii 674/2007 ce modifică HG 321/2005, art. 4 alin.1. este Primăria Municipiului Botoșani: Piața Revoluției nr.1, Botoșani, 710236.

HG 321/2005 conține și un calendar al implementării Directivei 49/2002/CE privind evaluarea și managementul zgomotului ambiental. Municipiul Botoșani având o populație rezidentă la data de 1 iulie 2018 de 156301 de locuitori (cf. INSSE) trebuie să elaboreze hărți acustice strategice în etapa a doua de implementare, adică începând cu anul 2011.

3. Pentru realizarea lucrării de investiție „*Reactualizarea hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul municipiului Botoșani*”, a fost încheiat (în urma desfășurării etapelor procedurale privind achizițiile publice ale contractelor de servicii) contractul de servicii nr. 19984/08.08.2019 între UAT Municipiul Botoșani ca achizitor și ACCON Environment S.R.L., București ca furnizor.


rea și gestionarea zgomotului ambiant, s-au etapizat activitățile după cum urmează:

Nr.crt.	Denumire
1	<p>Etapa 1. S-a actualizat baza de date geospațială realizată de cu ajutorul Sistemului Informațional Geografic.</p> <p>S-au generat toate stratele tematice în format vectorial și raster care au stat la baza conceperii hărților, necesare pentru descrierea geografică: încadrarea în teritoriu, hipsometrie, declivitatea versanților, hidrografie, clima, clădiri, drumuri, căi ferate, spații verzi, lacuri, rețea hidrografică.</p> <p>Stratele tematice cu clădiri, limita UAT, drumuri, spații verzi, lacuri, curbe de nivel, linii de tramvai au fost folosite ca suport geoinformațional în modelarea zgomotului și în realizarea hărților strategice de zgomot.</p>
2	<p>Etapa 2. S-au identificat sursele de zgomot conform noilor reglementări din <i>Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant</i>, cauzate de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Traficului rutier repartizat astfel: <ul style="list-style-type: none"> - pe străzi principale și neprincipale din Aglomerarea Municipiului Botoșani, - pe drumurile principale din afara aglomerării aflate în administrarea UAT Botoșani, în conformitate cu protocoalele existente între Ministerul Transporturilor – CNAIR și Primăria Botoșani, la sesizarea MMAP prin adresele transmise către primărie. 2. Traficul feroviar ușor (tramvai) 3. Zgomotul industrial cu particularitățile acustice specifice fiecăreia dintre ele, luând în calcul doar unitățile clasificate ca fiind IPPC. <p>Pentru aceste surse, în mediul Sistemului Informațional Geografic s-au introdus datele de trafic și nivelele de zgomot în format tabelar și atașate vectorilor tematici cu rol de sursă de zgomot (drumuri, căi ferate și industrie).</p>
3	<p>Etapa 3. Importarea stratelor tematice geografice drumuri, căi ferate, industrie, clădiri, spații verzi, limita UAT, curbele de nivel, luciul de apă, în programul informatic de modelare a zgomotului.</p> <p>Setarea parametrilor de modelare, ajustarea parametrilor care caracterizează fiecare strat tematic menționat mai sus.</p> <p>Generarea proiectului privind baza de calcul pentru estimarea zgomotului.</p> <p>Pentru Aglomerarea Municipiului Botoșani s-au realizat câte o bază de calcul pentru fiecare sursă de zgomot (drumuri principale, străzi din Aglomerarea Municipiului Botoșani, zone industriale și căile ferate pentru traficul ușor – tramvai).</p>
4	<p>Etapa 4. Modelarea prin calcul ale stratelor raster care conțin valori decibelice pentru fiecare sursă de zgomot în parte (drumuri principale, străzi din Aglomerarea Municipiului Botoșani, zone industriale și căile ferate pentru traficul ușor – tramvai). Rezultatele modelării au fost utilizate ca bază pentru realizarea hărților strategice de zgomot aferente surselor principale poluatoare fonice și a hărților de conflict acolo unde s-au identificat depășiri ale valorilor maxime admisiabile prevăzute de legislație.</p>
5	<p>Etapa 5. Redactarea rapoartelor solicitate de legislație astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Raportul I privind generarea / actualizarea bazei de calcul în format digital GIS - (Sistem Informatic Geografic) care conține strate tematice geografice, și care au fost utilizate în modelarea zgomotului. - Raportul II privind prelucrarea datelor de intrare, definirea modelului de calcul, construcția, controlul și validarea modelului de calcul - Raportul III rezultate obținute în procesul de elaborare a hărților strategice de zgomot și a hărților de conflict <p>Rapoartele, în concordanță cu reglementările din <i>Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant</i>, conțin hărți și tabele cu populația</p>

Nr.crt.	Denumire
	expusă la zgomot, separate pentru drumurile principale și străzi, evidențiind aportul fiecărui drum la zgomotul rutier total, hărți și tabele cu populația expusă la zgomot, separate pentru traficul feroviar ușor (tramvai), și hărți și tabele cu populația expusă la zgomot, separate pentru fiecare unitate industrială potențial poluatoare de zgomot (de tip IPPC).
6	<p>Etapa 6. Realizarea planului de acțiune (PA) pentru reducerea zgomotului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redactarea Planului de Acțiune pentru reducerea zgomotului la nivelul Municipiului Botoșani. - Organizarea dezbaterii publice în data de 03.09.2020 privind PA. - Predarea documentației spre aprobare de către HCL Botoșani și APM Botoșani. - Arhivarea și predarea bazei de date.

Având în vedere că sunt îndeplinite condițiile legale incidente în materie, propunem aprobarea proiectului în forma prezentată .

**Compartiment Protecția Mediului,
Vieru Paul Narcis**



ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
MUNICIPIUL BOTOȘANI
CONSILIUL LOCAL

PROCES – VERBAL

**încheiat în cadrul Dezbaterii publice cu privire la Planul de acțiune pentru
reducerea nivelului de zgomot în municipiul Botoșani**

În conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant modificată și completată prin HG nr. 1260/2012 a fost organizată ședința de dezbateri publică cu privire la Planul de acțiune pentru reducerea nivelului de zgomot în municipiul Botoșani, în regim de videoconferință.

Lucrările ședinței sunt prezidate de domnul Paul Vieru.

La lucrări participă:

1. Cosmin Ionuț Andrei – viceprimar Primăria municipiului Botoșani
2. Paul Vieru – Primăria municipiului Botoșani
3. Sorin Grindei – consilier primar (cabinet Primar)
4. Florentina Cozorici – Poliția Locală Botoșani
5. Cornel Lăzăruc – Primăria municipiului Botoșani, Direcția Edilitare, Compartimentul Transporturi
6. Alexandru Agavriloae – Primăria municipiului Botoșani, Urbanism
7. Eugen Țurcanu – Direcția de Servicii Publice, Sport și Agrement Botoșani
8. Monica Chihulcă – Direcția de Servicii Publice, Sport și Agrement Botoșani
9. Carmen Alistar – S.C. Eltrans S.A.
10. Mihaela Corina Diaconița – Agenția Pentru Protecția Mediului Botoșani
11. Adriana Baban – Agenția Pentru Protecția Mediului Botoșani
12. Felicia Belega – Direcția Sănătate Publică Botoșani
13. Alexandru Ivanov – Poliția Rutieră a municipiului Botoșani
14. Anisie Ionuț – Asociația Cercul Ecoturistic Carp-Pates Botoșani
15. Cecilia Vicoveanu – Asociația Papucul Doamnei Botoșani
16. Radu Căjvăneanu – Asociația pentru protecția consumatorilor Botoșani – Centrul Europe Direct
17. Corneliu Rădulescu – S.C. Accon Environment S.R.L.
18. Cristian Stoleriu – S.C. Accon Environment S.R.L.
19. Andrei Urzică – S.C. Accon Environment SRL

Lucrările ședinței sunt deschise de către domnul Paul Vieru, care dă cuvântul participanților la ședință.

Andrei Urzică face o scurtă descriere a orașului Botoșani, după care explică care este motivația realizării unui plan de acțiune pentru reducerea zgomotului.

Un plan de acțiune acustică cuprinde un set de măsuri pe termen mediu și lung care au ca scop reducerea nivelului de zgomot. Nivelul de zgomot reprezintă un factor nociv din punctul de vedere al sănătății umane. Astfel, scopul acestui plan de acțiune este de a contribui la crearea unui mediu înconjurător sănătos, iar acțiunile propuse în el vor influența dezvoltarea socio-economică a zonei și strategia teritorială globală, implicând participarea unor diferite departamente ale administrației și a cetățenilor în general.

Autoritatea responsabilă pentru realizarea cartării zgomotului și elaborarea hărților strategice de zgomot pentru aglomerarea aflată în administrarea sa, potrivit prevederilor Hotărârii 674/2007 ce modifică HG 321/2005, art. 4 alin.1. este Primăria Municipiului Botoșani.

HG nr. 321/2005 conține și un calendar al implementării Directivei 49/2002/CE privind evaluarea și managementul zgomotului ambiental. Municipiul Botoșani având o populație rezidentă la data de 1 iulie 2018 de 120535 de locuitori (cf. INSSE) trebuie să elaboreze hărți acustice strategice în etapa a doua de implementare, adică începând cu anul 2011. Hărțile strategice de zgomot se realizează la fiecare 5 ani de către autoritatea responsabilă pentru aglomerările care au o populație de peste 100.000 de locuitori.

Au fost elaborate hărți acustice strategice globale și individuale pentru următoarele surse de zgomot:

- Trafic rutier: străzi principale și alte străzi care provoacă o poluare acustică notabilă.
- Trafic feroviar ușor, tramvai
- Activități industriale (unități IPPC precum și spații de servicii și depozitare)

Pentru aceste hărți aria cartografiată a Municipiului Botoșani coincide cu limitele geografice stabilite de Primăria Municipiului Botoșani pentru zona urbană.

Au fost descrise datele de intrare folosite pentru generarea hărților strategice de zgomot: rețeaua stradală, liniile de tramvai (traseul 101 și traseul 102), limitele zonelor industriale (cele aflate sub incidența IPPC) și sectorul de drum național (DN29D – 37+900 și 39+071).

Legislația prevede anumite valori limită pentru fiecare categorie de zgomot și pentru cei doi indicatori L_{zsn}, respectiv L_n. Valorile maxime permise pentru zgomotul rutier și feroviar ușor sunt de 70 dB și de 65 dB pentru zone industriale. Aceste valori sunt pentru indicatorul L_{zsn}. În ceea ce privește indicatorul L_n, valorile maxime permise pentru zgomotul rutier și feroviar ușor sunt de 60 dB, iar pentru zonele industriale coboară la 55 dB. De asemenea, valori limită au fost introduse și pentru zonele liniștite.

Conform legislației, o zonă este categorisită ca fiind zonă liniștită dacă nivelul de zgomot nu depășește 55 dB, iar suprafața este de minim 4,5 ha.

În interpretarea hărților strategice de zgomot este de urmărit culoarea verde care presupune un nivel al zgomotului mai mic de 35 dB și culoarea mov închis care denotă un nivel ridicat al zgomotului. Aceste hărți au fost realizate pentru indicatorii L_{zsn} și L_n pentru următoarele surse de zgomot: zgomot rutier (străzile principale și sectorul DN29D – 37+900 și 39+071), zgomot feroviar ușor, zgomot industrial.

Pe baza acestor hărți, au fost extrase valorile populației expuse la cele 3 surse de zgomot menționate anterior. Valorile populației expuse au fost extrase pe clase de valori, de exemplu: 60-64, 65-69, 70-74, >75. În cazul nivelului de zgomot cuprins între 60 și 64 dB, un număr total de 12256 persoane sunt expuse zgomotului ruter, pentru indicatorul L_{zsn}. În cazul indicatorului L_n, pentru aceeași clasă de valori, o un număr 156 locuitori sunt expuși.

În corelație cu hărțile de zgomot și valorile maxime permise, ce se regăsesc în legislație, hărțile de conflict au fost generate. Hărțile de conflict reprezintă depășirile valorile limită cuprinse în legislație. În interpretarea hărților este de urmărit culoarea roșie ce reprezintă depășiri ale nivelului de zgomot între 0 și 5 dB și culoarea albastră ce reprezintă depășiri de peste 5 dB. Aceste hărți au fost realizate pentru sursele de zgomot menționate, pentru cei doi indicatori L_{zsn}, respectiv L_n.

Specialiștii acusticieni, pe baza hărților de conflict propun o serie de măsuri în vederea reducerii zgomotului.

- Reabilitarea și modernizarea străzilor orășenești
- Devierea traficului greu
- Reabilitarea termică a clădirilor publice
- Reabilitarea termică a blocurilor de locuințe
- Crearea sensurilor unice
- Realizarea unor noi sensuri giratorii.

De asemenea, o serie de măsuri combinate pot fi implementate pentru reducerea nivelului de zgomot. Printre acestea amintim:

- Reducerea numărul de benzi de circulație
- Drum sau cale de rulare parțial scufundată
- Utilizarea de asfalt special "liniștit" sau o cale de rulare înierbată
- Reducerea vitezei maxime

Aplicarea unor astfel de măsuri, poate duce la reducerea nivelului de zgomot cu peste 10 dB. De menționat faptul că, majoritatea reducerilor de zgomot estimate au fost calculate folosind metode numerice avansate, în detrimentul unor măsurări în situații reale, deci o incertitudine non-neglijabilă este mai mult decât previzibilă în mediul real.

În urma consultărilor cu echipa de specialiști din cadrul Serviciului de Urbanism, s-au stabilit următoarele măsuri care vor fi implementate pe termen mediu și lung prin intermediul unor proiecte:

- Dotarea stațiilor de transport public cu adăposturi, hărți ale traseelor și a zonelor deservite;
- Realizarea de puncte intermodale: stații comune pentru miniautobuze, autobuze/tramvaie;
- Încurajarea deplasărilor pietonale;
- Realizarea de parcări tip Park&Ride (P&R) la intrările principale în oraș;
- Taxarea progresivă a parcarilor din spațiul public pentru descurajarea utilizării și parcării haotice a autoturismelor;
- Realizarea de stații de încărcare a mașinilor electrice în zone publice.

S-au realizat scenariile de reducere a zgomotului pentru două surse de zgomot: zgomot rutier și zgomot feroviar ușor, pentru cei doi indicatori, Lzsn și Ln. Pentru zgomotul rutier s-au aplicat 3 scenarii:

Reducerea vitezei la 40 km/h. În cazul nivelului de zgomot cuprins între 60-64 dB (Lzsn), acest scenariu a dus la reducerea numărului de persoane expuse de la 12256 locuitori, la 8798 locuitori, de această măsură beneficiind un număr de 3458 persoane.

Devierea traficului greu. Luând aceeași clasă de valori (60-64-Lzsn), numărul populației expuse după rularea scenariului a fost de 7287, ceea ce înseamnă că un număr total de persoane de 4969 ar beneficia de această măsură.

Îmbunătățirea tramei stradale. Aplicarea acestei metode reduce numărul persoanelor expuse la 11356, astfel încât doar 900 de persoane ar beneficia de această măsură.

În ceea ce privește traficul feroviar ușor, un singur scenariu a fost realizat. **Îmbunătățirea căii de rulare** ar duce la o reducere de 100% a populației expuse.

În cadrul Municipiului Botoșani, Parcul Mihai Eminescu îndeplinește condiția de zonă liniștită, valoarea Lzsn a nivelului de zgomot nu depășește 55 dB, iar suprafața parcului este de aproximativ 7 ha.

Hărțile acustice strategice pentru indicatorii L(zsn) și L(n) și planul de acțiune de reducere a zgomotului în Municipiul Botoșani sunt disponibile pe site-ul <http://www.primariabt.ro/>

Radu Căjvăneanu – am văzut materialul, într-adevăr, coincide cu realitatea. Noi, în calitate de Asociație pentru protecția consumatorului, mai primim și noi, din când în când, sesizări, am mai primit pe parcurs. Acum, s-au mai împușinat și, într-adevăr, putem spune că Botoșani este un oraș liniștit, un oraș verde, așa cum spuneți și dumneavoastră.

Sunt și niște excepții, pentru că astea le ridicăm, nu se referă numai deocamdată la problemele pe care le-ați analizat dumneavoastră, respectiv trafic rutier, trafic feroviar

ușor, activități industriale, și așa mai departe, este vorba de – hai să spunem – așa numitele accidente. Sunt două categorii de asemenea accidente care le creează anumite bătăi de cap botoșănenilor și care au ajuns și până la noi. unul dintre aceste „accidente” îl reprezintă motoristii care vin cu viteză maximă, fără tobe de eșapament, și care fac câteva ture, cel puțin în zona Bulevard se întâlnesc, Calea Națională, la fel, și ajung, și în general preferă orele 22-23, ajunge ca să te trezească și trag câte 2-3 ture din astea. Aici cred că ar fi fost nimerit poate să se transmită chiar și Poliției Rutiere, Poliției Municipale, ca să stingă și asemenea exerciții de sunet.

A doua categorie, la care am fost personal obligat să îmi instalez acele mijloace de izolare fonică, o reprezintă o anumită zonă de bănci din Botoșani, restaurantele se închid la ora fixată, se respectă regulile, numai că aici nu sunt chioșcuri cu funcționare non-stop care desfac băuturi alcoolice, sunt bănci, în anumite zone, unele au fost scoase, altele au rămas, se strâng acolo până la 4-5 dimineața, este scandalul de pe lume, sunt nuclee de zgomot foarte ridicat. Aici bănuiesc că nu este treaba serviciilor de protecție de la Primărie, dar cred că este treaba Poliției, a Poliției Municipale. Eu am sesizat Poliția Județeană, am fost chemat numaidecât să dau ceva scris, am dat și această declarație scrisă, deși nu cred că era nevoie, nu a fost urmată numaidecât de niște măsuri, adică nu știu, poate or fi fost măsuri, dar zgomotul nu a încetat.

Poliția municipală, în general, reacționează, dar, dacă îi deranjezi la 12, 1, 2 noaptea, ei sunt foarte amabili, numai că recalcitrantii sunt destul de obraznici, și, chiar am avut ocazia să văd, au fost chiar puși în dificultate polițiștii de acești recalcitranți. Soluția ar fi amendarea lor, și, după mine, ar trebui scoase public aceste cazuri, în așa fel încât să îi mai dezvețe și pe alții. Știu că sunt și zone în zona centrală unde există acest tip de zgomot care nu intră în categorisirile dumneavoastră, dar este zgomot, până la urmă.

Paul Vieru – vă mulțumim pentru intervenție, într-adevăr, sunt numeroase astfel de nuclee, cum le numiți dumneavoastră, nuclee dure de zgomot, însă nu acesta a fost scopul hărțirilor strategice de zgomot, asta ține, într-adevăr, doar de Poliție, au fost și ei invitați, și Poliția Locală, și Poliția Rutieră și Poliția Județeană, nu au dat curs invitației, urmează să avem discuții cu dumnealor, și vom vedea, cât de cât, ce se poate face.

Radu Căjvăneanu - cred că ar trebui o amendă serioasă, și să nu ezite, chiar dacă nu le dă numele, până nu se rezolvă treaba, să le dea inițialele sau să demonstreze că există activitate. Am mai acționat, nu am stat, dar am spus hai să îi lăsăm să își facă treaba cu Covid-ul, că este grea, și județul Botoșani, de bine, de rău, se prezintă bine, am zis să nu îi pisăm la cap. Și felicitări pentru Cornișa, îl văd pe domnul Țurcanu aici, cred că avem puține cazuri la Botoșani și pentru că la Cornișa au degrevat plecările pe litoral sau în alte zone, iar la Cornișa, din câte am văzut eu, este o disciplină aproape exemplară, și felicitări pentru asta, cred că este unul dintre motive.

Eugen Țurcanu – mulțumesc, laudele astea, de obicei, vin din spate cu o serie de atacuri din partea altora care mă acuză de atitudini neconforme, pentru că salariații din sistemul bugetar public nu reușesc să își facă datoria decât împinși foarte tare de la spate, pentru că altfel iese o delăsare totală. Eu cred că primii ar trebui să vorbească cei de la Agenția pentru Protecția Mediului și de la Garda de Mediu, nu eu, un amărât de director de direcție care taie frunza la câini prin oraș. Îi las pe colegii experți din instituțiile acestea de forță și de expunere a României să își spună cuvântul.

Felicia Beleca – pentru acest subiect, știți foarte bine că e riscul pentru sănătate cel mai mare și atunci noi avem intervenții în comisiile de discutare a proiectelor care se fac în județ, nu numai în municipiul Botoșani și reprezentanții Direcției de Sănătate Publică asta au în vedere, orice proiect care înseamnă o investiție să nu creeze risc și disconfort pentru populație, și avem Ordinul Ministerului Sănătății nr. 119/2014, care a fost perfectat ani de-a rândul și am ajuns la concluzia că, într-adevăr, ce se construiește în municipiu nu prea creează disconfort, a scăzut și numărul de reclamații, se respectă perimetrele de protecție în zonele locuite, în jurul spitalelor, unităților de învățământ. Avem în atenție mereu și intervenim în dezbateri la ședința CAD, deci stăm bine și cu ce se construiește nou.

Paul Vieru – am înțeles. Referitor la harta de zgomot sau la planurile de acțiune aveți ceva de zis?

Felicia Beleca – nu sunt obiecțiuni, e bine scris și este prins și riscul pe sănătate.

Paul Vieru – era obligatoriu.

Felicia Beleca – am citit, da, e bine.

Paul Vieru – domnule Anisie, aveți ceva de adăugat?

Ionuț Anisie – în calitatea mea de reprezentant al Cercului Ecoturistic Carp-Pates Botoșani, nu pot decât să apreciez inițiativa dumneavoastră de a elabora această hartă și de a localiza zonele cu potențial ridicat de producere a zgomotului, atât pe timp de noapte, cât și în timpul zilei, și vreau să apreciez în egală măsură intervenția factorilor autoritari care reglează aceste puncte, reglează aceste domenii de interes pentru tot ceea ce înseamnă element de zgomot.

Sigur că tot ceea ce apare pe această hartă poate fi reglat. Personal, nu sunt un adept al amenajărilor, consider că factorii implicați să aibă activități de consiliere și de supraveghere a zonelor și eventualele conflicte să fie înlăturate. Mulțumesc pentru

invitație, apreciez activitatea dumneavoastră și, cu siguranță, pe viitor, lucrurile acestea pot fi, de asemenea, continuate și îmbunătățite.

Paul Vieru – tot din partea consultantului aș vrea să spună ceva despre cum au fost realizată harta, domnul Cristian Stoleru, profesor conferențiar la Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași.

Cristian Stoleru – sunt expert GIS și geograf, să zicem că aș avea două tipuri de activități. Eu m-am implicat și pe partea aceasta care nu ține fix de ceea ce oferă instituțiile statului, adică de partea de bugetari, ci m-am implicat și în mediul privat, adică activez ca expert GIS pe realizarea de diferite modelări spațiale a diferiților parametri, având în vedere că aceste metode vin cu o susținere puternică din partea unor directive europene. În cazul de față, avem de-a face cu o directivă a zgomotului, cea care este menționată de directiva europeană și care, să zicem, din 2007 România a fost obligată, și este încă obligată în continuare să reflecte toate directivele, tot ce se ia la nivel legislativ, tot ce se emite la nivel legislativ în Comunitatea Europeană, să se reflecte și în legislația românească.

România, deocamdată, acum, se află în faza a treia de implementare a acestor tipuri de hărți, care reprezintă baza de discuție și de estimare a unui efect asupra unei populații. În opinia mea, pe România ar trebuie să fie de undeva de la 50 mii populația pe astfel de aglomerări, cum le denumesc ei, adică de orașe, de comunități urbane. Totuși, din păcate, nu sunt prevăzute anumite mențiuni în directiva de zgomot, cu referire mai exactă la probleme ridicate de antevorbitori, de exemplu zgomotul generat de diverse grupuri de persoane după o anumită oră. Acestea intră, totuși, în legislația națională și sunt serviciile statului care se ocupă cu așa ceva, Poliția, Agenția pentru Protecția mediului, Direcția de Sănătate Publică, acolo poate au în atribuțiile lor aceste chestiuni.

Pentru hărțile de zgomot realizate în această etapă, cred că este a treia etapă, din câte îmi aduc eu aminte, pentru Botoșani, nu face altceva decât să ajute, de fapt, pe administrator, să vină punctual pe anumite sectoare de drum cu anumite tipuri de măsuri, iar în baza emiterii acestor tipuri de măsuri să poată genera pe termen mediu sau lung, sau, unele dintre ele, chiar și scurt, niște proiecte de finanțare, pentru a achiziționa anumite componente, cum este cazul Iașului.

Eu profesez în Iași, și aici, spre exemplu, acum este perioada de dezbateri pentru planul de management, planul de acțiune pe zgomot pentru orașul Iași, acesta având minim 250 de mii de locuitori, are probleme, de exemplu, sunt niște străzi care ajung la 90 de decibeli pe timp de noapte, câteodată, datorate și acestor motociclete, însă, în etapa asta, motocicletele nu sunt luate în discuție, pentru că este etapa când directiva spune că nu este momentul.

Se va lua în considerare modelarea și motociclete, ca să răspund domnului Radu Căjvăneanu cu acele motociclete, se vor lua în calcul la următoarea etapă, care ar fi în

2022, deci de la anul ar trebui să se lucreze la aceste administrații cu minim 100 de mii de locuitori, cum este și cazul Botoșaniului, să ia în considerare inclusiv motocicletele în modelarea zgomotului, să arate, totuși, dacă există, într-adevăr, o problemă mare, și știm clar că există astfel de probleme. Însă, acum depinde cine va face moderarea pe lângă legislator, ca în legislație să aibă grijă să se ia în considerare un minim de motociclete, dar care să fie realist, adică ei pot spune că a trecut o motocicletă, și trece una pe săptămână, și în realitate să nu fie chiar așa, deci legislatorul este cel care, prin ghidurile sale pe care trebuie să le pună la dispoziția experților care vor genera aceste chestii să controleze aceste valori minime.

La fel și cu drumul național, spunea și colegul meu anterior, domnul Andrei Urzică, drumurile naționale, ca să fie modelate, trebuie să aibă un trafic minim de 3 milioane, restul nu sunt luate în considerare, chiar dacă pe strada Împărat Traian, în anumite momente, există un zgomot care depășește pragul decibelic al Organizației Mondiale a Sănătății, de 55 decibeli pe timp de zi, dar având traficul sub 3 milioane, nu a fost luat în considerare pentru modelare, pentru că aceste date le strânge Ministerul Mediului și dacă noi modelăm o stradă care are sub valoarea de trafic, ei nu o iau în considerare, pentru că așa zice legea, și noi știm că cei care lucrează cu legile, se raportează la ele, ei văd în litera legii, nicidecum în spiritul legii.

Noi avem un an de când am tot perfectat aceste hărți, ele au fost realizate pe baza a două programe, sunt programe de sistem informatic geografic unde ne permite să generăm spațial toate aceste elemente, cu toate atributele lor, pe tabele de atribute, cu fiecare segment de drum, cu fiecare clădire, estimăm cam ce populație ar fi acolo, cu spații verzi, ce spații sunt, asta a fost etapa de pregătire.

A doua etapă a fost cea de modelare, cu un program care are implementat toate formulele de calcul de estimare a propagării sunetului, pe orizontală și pe verticală. Sunetul nu are un comportament material, el poate să se amplifice plecând de la sursă, dând de mai multe bariere care ar putea să potențeze zgomotul. De aceea, printre măsurile menționate și propuse de către specialiștii acusticieni, reprezintă niște panouri care ar putea să absoarbă zgomotul.

De exemplu, în Occident sau în America sunt orașe care sunt mai puternice financiar și care ar fi putut să realizeze un asfalt care este fonoabsorbant, pentru că o mașină, când rulează pe asfalt are un zgomot produs de anvelopă, are un zgomot de motor și zgomot de frânare. Specialiștii din comunitățile mai bogate își permit să rezolve problema zgomotului la sursa de anvelopă, și atunci diminuează oarecum.

Eu vă spun cazul Iașului, se promite marea cu sarea, dar nu prea se face, pentru că, în ultimii 6 ani, spațiile verzi s-au cam diminuat, lăsând loc unor proiecte mari imobiliare, și atunci, normal, apare o suprafață foarte mare betonată, care nu face altceva decât să potențeze zgomotul.

E o opinie de-a mea pur personală, dacă doriți, o puteți lua în considerare sau nu, aș recomanda Primăriei municipiului Botoșani, ca, în situația actuală, a construcțiilor care

există în intravilan și raportat la spațiul verde care există, pe viitor să reușească ca marile proiecte imobiliare să fie duse către exterior, să fie o dezvoltare în afara municipiului, pentru ca cei care au șansa să locuiască într-un intravilan al municipiului, să nu se trezească peste noapte cu proiecte mari, care nu fac altceva decât să atragă o mulțime de trafic și să ducă la o perturbare a societății.

Inginerii acusticieni spun că zgomotul este ucigașul silențios. La o anumită vârstă, zici că nu te deranjează deloc zgomotul, ești obișnuit, dar nu face altceva decât să lucreze pe anumite tonalități care în mod conștient nu le poți percepe, dar, de fapt, în subconștient începe să îți afecteze atenția, concentrarea, și mai multe aspecte, să zic, de a rezista la acest zgomot.

Aceste hărți reprezintă, de fapt, un moment, pentru că așa zice legislația, nu reprezintă situația într-un an de zile. Este o medie a unui an de zile transpus într-o oră. Dar ce s-ar întâmpla într-o oră dacă ar fi acel trafic? Ca să se modeleze, de exemplu, ca să arate traficul anual, acele hărți ar fi toate pe culoarea ce mai întunecată, pentru că s-ar cumula, și atunci ar deforma o oarecare realitate, pentru că și zgomotul acesta are un comportament pulsatoriu în timp, și atunci, tocmai cu această caracteristică, poate să genereze un anumit disconfort.

Este în obligația, conform legii, a acestor autorități, ca la fiecare 5 ani să intervină asupra lor. Acum, eu mă bucur că, deocamdată, facem parte din Uniunea Europeană, pentru că, oarecum, suntem obligați să facem astfel de dezbateri.

Nu știu dacă multă lume pune preț pe aceste hărți, dar noi, geografi, considerăm că sunt instrumentele cele mai eficiente de mâine, în cazul în care vrem să luăm cele mai optime măsuri. Dau un exemplu, putem să avem Calea Națională, nu avem pe aceeași lungime același nivel de zgomot, avem sectorial, pe anumite secțiuni. Deoarece Calea Națională vine cu un anumit tip de trafic, la un moment dat, poate acel trafic să se ducă către Săveni, către Suceava, și, după aceea, un anumit segment să se relaxeze și apoi, de la o altă intersecție, să crească iarăși, până ajunge la un sens giratoriu unde strânge tot volumul de trafic, și mă refer la Sucevei cu Uzinei. Și atunci, hărțile acestea ajung ca, în mod spațial, să se facă investiții optimizate și financiar, pentru anumite elemente, pentru a reduce acest zgomot.

Dacă aveți întrebări despre spațializarea informației, noi vă stăm la dispoziție, și dacă aveți și pentru acusticieni, eu pot da un telefon colegului cu care am lucrat și să obținem răspunsuri și de la dumnealui.

Cecilia Vicoveanu – salut și eu inițiativa primăriei. Eu, cu tinerii pe care îi am voluntari în asociație, nu pot decât să venim în sprijinul primăriei prin realizarea unor campanii informative, educative, de reducere a poluării fonice, și, totodată, susțin acel proiect, sau un viitor proiect de achiziționare a unor biciclete în vederea închirierii sau a unor zile pentru mișcare pe jos sau fel și fel de activități.

Totodată, sunt de acord cu ceea ce au spus antevorbitorii mei și nu sunt nici eu de acord să se înființeze fel și fel de societăți în cartierele de locuințe, pentru că, din păcate, am văzut cam multe aprobări, sau, pur și simplu, ies fel și fel de societăți și deranjează foarte mult locatarii, nu știu dacă ați observat acest aspect.

Nu știu dacă sunt aici prezenți și președinți ai asociațiilor de locatari, dar știu că există foarte multe probleme în blocurile de locuințe cu zgomotul. Nu am citit legea să văd dacă există vreun timp în care omul îți poate bate în cap la orice oră din zi și din noapte, să nu se deranjeze între 13-17, nu știu dacă ține neapărat de Primărie acest aspect, dar, probabil, ține de sănătatea noastră. Fiind profesor, dar nu într-o școală normală, ci la Palatul Copiilor, eu nu am probleme cu zgomotul, dar sunt părinte și mama unui băiat de 16 ani, și știu situația din școli, că este foarte mare gălăgie într-o sală de clasă și în timpul orelor, și copiii nu își dau seama, dar sunt în permanență obosiți. Asta ține normal și de DSP, și de partea educativă, din punctul meu de vedere.

Consider că ar trebui să ne unim cu toții și să venim în sprijinul acestei combateri, a poluării fonice, care, din păcate, aduce foarte multe boli, deși nu prea sunt mediatizate la ora aceasta.

Paul Vieru – nu sunt mediatizate pentru că nu sunt cunoscute, și afecțiunile apar mai târziu, probabil doamna doctor Beleca poate să confirme acest lucru. Am lăsat la sfârșit Agenția pentru Protecția Mediului, pentru că ei sunt principalii „vinovați” a tot ceea ce se întâmplă. Ne aude cineva de la Agenția pentru Protecția Mediului?

Eugen Țurcanu – Garda de Mediu este și ea prezentă?

Paul Vieru – trebuia să fie, nu este prezentă.

Corina Diaconița – eu m-am uitat, în primul rând, la lista proiectelor strategice care au fost făcute în baza hărților de zgomot. Ceea ce am observat eu, după părerea mea, nu cred că este normal să se pună în aceste acțiuni, până în anul 2040, din câte am văzut, cu termene.

Aceste măsuri înțeleg să fie puse pe perioada cât ține acest plan de acțiuni. Planul de acțiuni care va fi acum aprobat va fi valabil până în iulie 2023, nu mi se pare normal să fie puse în măsuri acțiuni pe un termen așa lung, înțeleg că ar trebui puse până la maxim 2023, pentru ca Garda de Mediu să poată verifica dacă aceste măsuri au fost îndeplinite.

Mi se pare prea lungi aceste termene, era ceva până în 2040, la punctul 15. Mi se pare o măsură pe care nu o poți controla ceea ce s-a realizat, e mai mult teoretică. Sunt de părere să se pună niște măsuri care se pot aplica. Mai simple, dar la care să se vadă și rezultatul. Oricum, planul va ajunge la noi și atunci va fi mai bine studiat și vă vom trimite observațiile noastre.

Paul Vieru – pot să vă dau un răspuns cu privire la termenul 2040, sunt niște măsuri care pot fi luate oricând, sunt măsuri propuse, e adevărat, mai de viitor, și asta este în funcție de bugetul primăriei. Sunt propuneri, nu sunt numai de implementat, pentru că dacă nu sunt bani, nu ai cum să le implementezi.

Corina Diaconița – propuneri, dar, totuși, unele din ele trebuie implementate.

Paul Vieru – corect, dar totuși cele ce vor fi implementate, au termene scurte, de exemplu reabilitarea liniilor de tramvai. În momentul actual sunt în faza de achiziție. Dacă vă uitați la planul anterior, veți vedea că acolo am propus, tot la fel, reabilitarea liniilor de tramvai, și am dat atunci 10 ani, au trecut mai puțini.

Corina Diaconița – să știți că am comparat unul cu celălalt.

Paul Vieru – și le punem în aplicare acum, deci nu cred că este o greșeală, pentru că nu scot eu, nimeni nu scoate bani din buzunar ca să facă acele măsuri.

Corina Diaconița – mai bine să fie propuse niște proiecte care să aibă finalitate. Mai puține, dar nu multe, care, de fapt, să nu aibă nicio finalitate.

Paul Vieru – noi suntem obligați să luăm în considerare toate propunerile, sunt propuneri venite de la cetățenii din Botoșani. Planul a stat pe *site*-ul Primăriei, au tot venit propuneri, și noi suntem obligați să le punem.

Corina Diaconița – atunci vom vedea la sfârșit și vom analiza planul.

Felicia Beleca – am văzut că este invitat și domnul Țurcanu, îl felicit față de preocupare față de parcul Cornișa, unde s-au mutat spectacolele mari care se organizează în Botoșani și nu mai avem acele spectacole lungi în centrul orașului, deci se reduce zgomotul, fiind organizate în Parcul Cornișa, care este și frumos, și bine întreținut.

Aș avea o propunere, să aveți în atenție realizarea pistelor de biciclete, și pe care vor să le folosească și ca mijloc de transport pentru a ajunge la serviciu sau la cumpărături. Avem străzile mari, Primăverii, Calea Națională, măcar pe străzile mari să se demareze proiecte pentru realizarea unor piste de biciclete, s-ar mai reduce din traficul rutier, pentru că sunt persoane care vor să vină cu bicicleta și nu se poate. Sunt prea multe mașini, și nu mai au loc nici de parcare, și mai au alte mijloace, trotinete electrice și altele. În orașele mari sunt abonamente, sunt facilitate și aceste mijloace de locomotie cu abonamente gratuite. Bine, noi, Botoșaniul, mai încetșor, dar să avem în vedere cu prioritate acest lucru.

Paul Vieru – sincer să vă spun, eu vin cu bicicleta la serviciu, eu folosesc așa cum este.

Felicia Beleca – și eu am mai venit, dar vin pe bulevardul Eminescu și e cam periculos.

Paul Vieru – e bună propunerea, dar deocamdată avem la nivelul municipiului Botoșani 7,7 km de pistă de biciclete. Într-adevăr, zona Cornișa e o zonă bine întreținută, pentru agrement este foarte bine acolo, și e bine de insistat. Nu există traseu înspre Cornișa cu bicicleta, pentru că sunt oameni care vin până la Cornișa cu bicicleta pe mașină, și apoi își dau jos bicicletele și se plimbă la Cornișa.

Eugen Țurcanu – eu am crezut că vor fi din partea instituțiilor statului care se ocupă de aceste lucruri o prezență mai activă și mai profesionistă și mai la nivel înalt. Remarc că au luat-o în glumă și nu au tratat cu seriozitate această dezbateri.

În calitate de fost viceprimar, pentru un scurt timp, știu că am inițiat cu dumneavoastră, la vremea respectivă, refacerea acestor hârți de zgomot. Am înțeles că erau măsuri impuse de aderarea la spațiul UE, aveam și *infringement* pe astea, din câte îmi aduc aminte. Bine că am ajuns în 2020 să o punem pe roate profesionist.

În ceea ce privește piste de biciclete din oraș, s-au făcut proiectele de fonduri europene prin anii 2011-2012, sunt multe pe Calea Națională, din câte știu eu, și mai sunt câteva zone prin oraș. Referitor la Cornișa cu pista de acces pentru biciclete, este o problemă cu un litigiu la intrarea dinspre Modern Calor, cu un cetățean care refuză să ne cedeze o porțiune de vreo 2 metri, să putem să asfaltăm strada Nicolae Sofian, și ne-ar fi foarte ușor de venit și plecat cu bicicleta pe respectiva porțiune, să nu plecăm pe drumul care duce spre Suceava, pentru că este foarte obositor.

Cu privire la organizarea de spectacole și târguri la noi, am demonstrat în 2019 prin două spectacole mari de anvergură, în două weekend-uri de forță că duce, reușim să nu mai aglomerăm orașul, nu mai poluăm fonic, nu mai poluăm din punct de vedere al dejecțiilor inerente și inevitabile, fără de care nu se poate face un festival în România, a munților de gunoaie care nu mai invadează cartierele din oraș ca să îi nemulțumească pe toți cei din zonă, acolo strângem a doua zi, reușim să strângem în 2-3 zile și nu deranjează pe nimeni.

Orașul în sine trebuie să se dezvolte, noi vorbim mult despre construcții și vecini care dau găuri prin bloc, dar noi nu vorbim de o zonă industrială a Botoșaniului, care nu prea mai există, și, din păcate, noi nu avem o poluare fonică industrială care ar genera mii de locuri de muncă, ca să nu spun zeci de mii. Am ajuns să reducem nivelul de hartă de zgomot la nivel de picamer sau rotopercurator dintr-un apartament, asta este trist pentru un oraș ca Botoșani, pentru că nu mai are industrie. Noi vorbim în ultima vreme în sațiul

public despre hipermarketuri în centrul oraşului, dar nu vorbim despre fabrici, şi dăruim o fabrică pentru a face blocuri, asta e regula din ultimii 20 de ani.

Eu sper ca demersul iniţiat de dumneavoastră să aibă efectul scontat, acum, cu modernizarea şi a căii de rulare la tramvai să nu mai fie acea poluare fonică şi să avem o decenţă în ceea ce priveşte standardul de viaţă la noi, dar aşteptăm, eu, ca şi director la această direcţie, ca şi consilier local, parcă aştept acea poluare fonică dată de uzine, de fabrici, de oameni care mişcă, care muncesc, şi nu doar zgomotele de autocare care pleacă în Italia sau în Franţa sau în Anglia şi vin înapoi, pentru că, din păcate, noi avem zgomot de autocare care pleacă, iar de la Iaşi există zgomot de avioane care duc oamenii din ţară. Vă ajut cu tot ce pot, din punctul meu de vedere.

Paul Vieru – pot să confirm că în mandatul scurt, e adevărat, al domnului Eugen Ţurcanu, am accesat banii şi am primit aprobarea şi banii pentru primele hărţi de zgomot. Probabil, fără dumnealui nu reuşeam, este un pionier al hărţilor de zgomot în Botoşani.

Nemaexistând alte solicitări şi epuizându-se materialele şi timpul alocat şedinţei, domnul Paul Vieru declară lucrările şedinţei închise.

Redactat şi dactilografiat,
Alina Ecaterina Manolache

