



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Din data de 30.12.2021
(PROIECT)

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **MUNICIPIUL TIMISOARA**, cu sediul în Municipiul Timisoara, str.C.D. Loga, nr.1, Județ Timis, înregistrata la APM Timiș cu nr. 11595/10.10.2018, cu ultimele completări înregistrate cu nr. 15811/09.12.2021 (anunț public), în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, Agenția pentru Protecția Mediului Timiș decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică, din data de 10.11.2021, că proiectul „**Amenajare Inel II de circulație, sector cuprins între str. A. Demetriade și Bd. J.H Pestalozzi, construire pod rutier și pietonal peste canalul Bega**” propus a fi amplasat în jud. Timiș, municipiul Timișoara, str. Take Ionescu-Bader-Nistrului, CF.nr.404791, 404885, 403053, 416439, 444623, 423812, 421572, 404822, 418336, 443437, 404798, jud. Timis, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă;**

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul **intră** sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în **Anexa nr. 2**, pct. 13 a) – orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct.22 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr.1 sau în prezenta anexa, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului.

a1) proiectul propus **nu intră** sub incidența art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;

a2) proiectul **intră** sub incidența **art. 48 și 54** din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

b) Justificarea în raport cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii 292/2018:

1. Caracteristicile proiectului:

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect

Prin proiect se propune crearea infrastructurii Inelului II de circulație, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său prin asigurarea unei legături directe, prioritare între zona de nord a municipiului (zona Iulius Mall) și zona estică (cartierul Fabric), o legătură rutieră de capacitate sporită, de transport călători (autovehicule, transport în comun, transport de marfă).



Obiectivul de investitie se află in partea nord - estică a Municipiului Timișoara, in intravilanul localității, situat in zona delimitată de strada Aristide Demetriade la nord-est, strada Johann Heinrich Pestalozzi la sud și strada Acad. Dimitrie Gusti la vest. Traseul proiectat al drumurilor se află pe amplasamentul actual al drumurilor străzilor existente, fiind propusă doar extinderea suprafeței carosabile existente.

Traseul drumului proiectat este relaționat in direcția nord - sud , asigurând pe traseul lui accesul la obiective publice (Detașamentul de pompieri, muzeul RATT, locaș de cult, Parcul Andrei Mocioni, Parcul Regina Maria), precum și obiective private (magazine comerciale, zona de servicii - birouri, și zonele de locuințe).

Din punct de vedere juridic terenul aferent drumurilor se află in proprietatea Primăriei Municipiului Timișoara, fiind actualmente cu destinația drumuri conform extraselor de Carte Funciară.

Situatia Existenta

Actualmente în teren în zona studiată circulația autovehiculelor se desfășoară pe Bv. Take Ionescu, din direcția Bv. Simion Bărnuțiu spre centru (și invers), și pe splaiul Protopop M. Drăghici într-un singur sens dinspre Mihail Kogălniceanu (Piața Badea Cârțan) spre strada Acad. D. Gusti și în ambele sensuri de la strada Acad. D. Gusti spre Bv. Revoluției de la 1989.

Pe splaiul Nistrul circulația autovehiculelor se desfășoară într-un singur sens dinspre Bv. Revoluției de la 1989 spre strada Dacilor (Piața Badea Cârțan). Pe strada Acad. Dimitrie Gusti circulația autovehiculelor se desfășoară pe ambele sensuri de circulație. Principala disfuncționalitate o reprezintă actualmente lipsa posibilității de a ajunge de la Bv. Take Ionescu la strada J.H. Pestalozzi pe un traseu alternativ , care să scurteze distanța și implicit timpul de circulație necesar pentru Inelul II de circulație (actualmente traseul se desfășoară pe strada N. Filipescu , strada ce nu poate prelua un trafic major). Parcurgerea traseului cu autoturismul in condițiile actuale între strada A. Demetriade și Bv. JH Pestalozzi implică parcurgerea unui traseu cu lungimea de 1950 m (1,95 km), traversarea a 5 intersecții semaforizate și a 3 intersecții nesemaforizate.

Situatia proiectata

Proiectul propune îmbunătățirea infrastructurii de transport prin realizarea infrastructurii rutiere și tehnico edilitare pentru Inelul II de circulație amplasat între strada Aristide Demetriade și Bv. JH Pestalozzii, la un drum cu 2 benzi de circulație pe sens, un pod rutier nou precum și un pod pietonal nou peste canalul Bega, pe o lungime de 1,10 km, din lungimea totală a Inelului II de circulație cuprinsă între strada Demetriade și Bv. Pestalozzii (1,45 km).

INEL II DE CIRCULATIE

POD RUTIER

Noul pod rutier va avea următoarele caracteristici de bază:

-va corespunde clasei de încărcare specifică podurilor de șosea noi, cu acțiuni din trafic pe baza convoiului de calcul 1 (LM1);

-gabaritul pe orizontală va asigura două benzi de circulație pe sens, având lățimea carosabilă totală de 12,00 m și având de o parte și de alta câte o bandă de ghidare de 0,50 m lățime, respectiv câte o lățime suplimentară de 0,50 m datorită efectului optic de îngustare. Lățimea totală a podului va include și rebordurile marginale pe care așează parapeteii de siguranță cu lățimea de 0,80 m fiecare;

-realizarea unei structuri economice, funcționale și estetice;



Axa principală numărul 1 din cadrul Inelului 2 de circulație va traversa într-o oblicitate de cca. 56° Canalul Bega pe un pod nou rutier cu o deschidere de 39,00 m, având lungimea totală de 40,85 m, cu infrastructura amplasată paralel cu malurile canalului.

Gabaritul de liberă trecere asigurat sub pod peste canalul navigabil Bega va fi de 4,30 m de la nivelul apelor extraordinare până la intradosul podului, ținând cont inclusiv de săgeata elastică a structurii, conform legislației în vigoare.

Lățimea totală a secțiunii transversale a podului este de 16,10 m incluzând parapetele metalice, din care 15,60 m reprezintă lățimea pentru structura de rezistență (lățimea dalei de beton armat inclusiv rebordurile pe care se vor poziționa parapetele metalice).

Principalele caracteristici geometrice

- Nr. deschideri	1
- Lungimi deschideri pod	1 x 39,00 m
- Lungime totală pod	40,85 m
- Lățime cale de rulare:	2 x 3,50 m + 2 x 3,00 m
- Lățime totală parte carosabilă:	14,00 m
- Lățime totală:	16,10 m
- Înălțime constructivă:	1,41 m
- Înălțime grindă metalică:	0,90 m
- Înălțime liberă sub pod	min. 4,75 m.. max5,25 m

Suprafața ocupată de pod este de ca. 660 mp, fiind amplasat pe domeniul public, teren aparținând Primăriei Municipiului Timișoara.

Parapetul riflat va fi realizat din lamele de oțel groase de 10 mm, fiind înșiruite cu un interspațiu de 10 cm. Forma riflajelor este generată printr-un proces de substrație cu o suprafață fațetată.

Podul va dispune de două sisteme de iluminare, unul rutier realizat printr-o serie de proiectoare poziționate pe două perechi de stâlpi jumelari având inflexiuni pentru a reitiera forma după care au fost tăiate lamelele. Al doilea sistem de iluminare va fi unul dinamic, de atmosferă, realizat prin poziționarea unor corpuri liniare de iluminat între lamelele adânci.

Conceptul structural de rezistență are la bază principiile de construcție VTR– sistem modular format dintr-o rețea de grinzi metalice casetate compozite, în conlucrare cu grinzi din beton (antretoaze) și placa de suprabetonare, o rețea de grinzi static determinate pe o deschidere, care în faza finală se transformă într-un sistem static de grindă continuă.

INFRASTRUCTURA

Infrastructura podului va fi formată din două culee cu înălțimea totală de ca. 4,75 m și grosimea de 1,50 m. Sistemul de fundare este indirect, prin intermediul a câte 7 (șapte) piloți forți de diametru mare 1,20 m cu lungimea fișei de 15,00 m, dispuși pe un rând, legați la partea superioară prin intermediul un radier cu grosimea de 1,50 m. Elevația culeei împreună cu radierul realizează o alcătuire constructivă în formă de “L”, iar dispunerea piloților ajută la realizarea unei zvelteți mai mare a suprastructurii. Calitățile materialelor utilizate la infrastructură sunt: beton de clasă C 25/30 la piloții forți și beton de clasă C 30/37 în radiere și elevații.

SUPRASTRUCTURA

Suprastructura aliniază în secțiune transversală 4 (patru) grinzi metalice casetate sudate cu înălțimea constantă de 0,90 m și lățimea de 1,70 m. Rețeaua de grinzi principale conlucrează cu placa de suprabetonare prin intermediul conectorilor de tip gujon care se sudează pe talpa superioară a grinzilor.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

B-dul Liviu Rebreanu, nr.18-18A, Timișoara, jud. Timiș, Cod 300210 Pag. 3/27

E-mail: office@apmtm.anpm.ro; Tel.0256.491.795; Fax. 0256. 201.005

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

RACORDAREA CU TERASAMENTUL

Racordarea culeelor cu rampele podului în zona sistemului rutier, se va face prin plăci de racordare de beton armat având lungimea de 6,00 m și o înclinație de 10%, iar compactările la rampele lucrării de artă și în spatele culeelor vor avea gradul de compactare $D_p=98\%$. Plăcile de racordare se vor amplasa la o cotă corespunzătoare, astfel încât să permită execuția integrală a sistemului rutier de pe rampe până la cota superioară a culeelor. Plăcile de racordare se realizează din beton de clasă C 30/37.

Pentru proiect se vor adopta soluții cu aripi de beton monolit fondate indirect pentru zonele aflate în prelungirea culeelor, paralel cu malurile, corespunzător încărcărilor și naturii terenului de fundare, prin intermediul piloților având în vedere amplasamentul și condițiile locale ale prezentei lucrări și evitarea situațiilor problematice ale stabilității generale pe maluri, cu acordarea atenției deosebite pentru scurgerea apelor din corpul terasamentelor susținute de aceste lucrări, funcționalității și încadrării în mediu. Aceste lucrări vor fi cuprinse în proiectul de amenajare maluri.

Capetele laterale ale rampelor pe zona de racordare a podului cu sistemul rutier sunt încadrate de o rețea de ziduri de sprijin din beton armat incluse de asemenea în proiectul de amenajare maluri.

TEHNOLOGIA PRIVIND ASAMBLAREA STRUCTURALĂ

Tehnologia de lucru a lucrării de artă se descrie în principal prin următoarele faze de execuție, care de asemenea au fost introduse în sistemul de calcul al structurii de rezistență:

Faza 1: Realizarea infrastructurii (Piloți, Radiere, Culee);

Faza 2: Montarea grinzilor metalice simplu rezemate;

Faza 3: Montarea predalelor prefabricate pe întreaga deschidere;

Faza 4: Realizarea colțurilor de cadru împreună cu placa la capetele suprastructurii (7,00 m pe fiecare capăt);

Faza 5: Realizarea plăcii de suprabetonare în câmp;

Faza 6: Echiparea podului (parapete, hidroizolație, structura rutieră, etc.).

POD PIETONAL (PASARELA)

Se va asigura o nouă traversare a canalului Bega, în zona studiată, destinată doar cicliștilor și traficului pietonal, și aceasta se va realiza prin intermediul unei pasarele cu o deschidere de aproximativ 1,50 m + 41,25 m + 1,50 m, având lumina de aproximativ 33,15 m, sub forma unor curburi și geometrii variabile.

Gabaritul de liberă trecere asigurat sub pod peste canalul navigabil Bega va fi de 4,30 m de la nivelul apelor extraordinare până la intradosul podului, ținând cont inclusiv de săgeata elastică a structurii.

Lățimea totală a secțiunii transversale a podului este variabilă, cuprinsă între aproximativ ~6,00 m ... ~12,00 incluzând parapetele metalice, din care 5,30 m ... 11,48 m reprezintă lățimea pentru structura de rezistență (lățimea dalei de beton armat inclusiv rebordurile pe care se vor poziționa parapetele metalice).

Structura va fi de tipul integral, având suprastructura legată monolit de infrastructură. Pasarela nu prezintă echipamente de acoperire a rostului de dilatație sau aparate de reazem. Lățimea totală a podului este variabilă. Structura va avea o îmbrăcăminte din oțel care va asigura cerințele estetice și aspectele arhitecturale cerute de către arhitect, realizându-se astfel integrarea sa în ansamblul de reamenajare și modernizare a acestui sector de maluri ale canalului Bega.



Principalele caracteristici geometrice

- Nr. deschideri	1
- Lungime totală pod	44,25 m
- Lățime totală minimă (rezistență):	5,30 m
- Lățime totală maximă (rezistență):	11,48 m
- Lățime totală minimă (arhitectură):	~6,00 m
- Lățime totală maximă (arhitectură):	~12,00 m
- Înălțime constructivă:	1,10 m
- Înălțime învelitoare:	~ 1,20 m
- Înălțime grindă VFT-WIB®:	0,90 m
- Înălțime liberă sub pod	min. 4,75 m.. max5,25 m

Suprafața ocupată de pod este de ca. 450 mp, fiind amplasat pe domeniul public, teren aparținând Primăriei Municipiului Timișoara.

Elementul principal al ansamblului îl constituie corpul solid al pasarelei ce negociază legăturile între partea superioară și partea inferioară a malului nordic, între malul nordic și malul sudic și în același timp adăpostește o posibilă stație de transport pe apă ce leagă direct noul amplasament de întreg coridorul navigabil al canalului Bega. Legătura între debarcader și stradă se face printr-un amfiteatru ce servește atât circulației pietonale cât și unei zone de repaus orientate spre sud.

Podul va dispune un sistem de iluminare dinamic, de atmosferă, realizat prin poziționarea unor corpuri liniare de iluminat integrate în învelitoarea structurii iar sistemul structural este format dintr-o rețea de grinzi principale moderne, în conlucrare cu dala de beton armat prin intermediul conectorilor compuși de tip MCL.

INFRASTRUCTURĂ

Sistemul de fundare va fi indirect, prin intermediul piloților forajați cu diametru de 1,20 m și lungimea fișei de 15,00 m, fiind dispuși 3 piloți pe un rând în axul 00, respectiv 9 piloți așezați pe trei rânduri la culeea din axul 10 - 10'. Piloții sunt legați la partea superioară prin intermediul unor radieri cu grosimea de 1,30 m, respectiv 1,50 m. Radierile și elevațiile culeelor corespunzătoare celor două axe de rezemare ale structurii sunt asimetrice, pentru a putea urma geometria trasată prin arhitectură. Astfel avem pe malul sudic – ax 00, o culee simplă, dreaptă, paralelă cu canalul Bega, respectiv o culee compusă din mai multe corpuri pe malul nordic – ax 10, ambele legate monolit de suprastructură. Calitățile materialelor utilizate la infrastructură sunt: beton clasa C25/30 la piloții forajați, beton clasa C30/37 în radieri și elevații.

SUPRASTRUCTURĂ

Suprastructura cuprinde în secțiunea transversală cinci grinzi compozite în soluție cu înălțime constantă de 0,90 m, materialul de bază este beton armat C50/60 care prezintă la partea inferioară un profil metalic din oțel S 355, care are rol de armătură externă / conector compus de tip MCL.

RACORDAREA CU TERASAMENTUL

Structura este încadrată de o rețea de ziduri de sprijin, piste de cicliști și zone pietonale, incluse în proiectul de amenajare maluri. Suplimentar, pe malul nordic, este prevăzut accesului direct a traficului pietonal de la partea superioară a malului până pe digul canalului Bega, unde se are în vedere amenajarea unei stații vaporetto. Acest lucru se va realiza prin intermediul unui amfiteatru integrat în structura culeei din axul 10 – 10'.



Racordarea culeelor cu rampele podului se va face prin intermediul unor plăci de racordare, cu o lungime de 1,50 m, asigurând-se o înclinație de 10%, iar compactările la rampele lucrării de artă și în spatele culeelor vor avea gradul de compactare minim $D_p = 98\%$.

TEHNOLOGIA PRIVIND ASAMBLAREA STRUCTURALĂ

Faza 1: Realizarea infrastructurii (Piloți, Radiere, Culee);

Faza 2: Montarea grinzilor prefabricate simplu rezemate;

Faza 3: Monolitizarea antretoaze de capăt;

Faza 4: Montarea plăcilor metalice cu rol de cofraj pierdut pe întreaga deschidere;

Faza 5: Realizare plăcii de suprabetonare la capetele suprastructurii (aproximativ 5,20 m pe fiecare capăt), respectiv placa aferentă culeii ax 10 - 10';

Faza 6: Realizarea plăcii de suprabetonare în câmp, fiind excluse zonele aflate în consolă;

Faza 7: Realizarea consolelor;

Faza 8: Aplicarea membranei lichide destinată lucrărilor de poduri aferente traficului pietonal cu rol de hidroizolației, strat de uzură și strat decorativ;

Faza 9: Echiparea podului (parapete, structură de susținere învelitoare, învelitoare, etc.).

INEL II DE CIRCULATIE – LUCRARI RUTIERE

Tronsonul de inel II de circulație proiectat are o lungime totală de 1,10 km și cuprinde lucrări rutiere, edilitare de apă canal, reamenjarea pistelor pentru cicliști adiacente malului canalului Bega, precum și refacerea imbrăcăminții asfaltice pe străzile adiacente Inelului II de circulație în vederea optimizării circulației autovehiculelor și a pietonilor.

Astfel din punct de vedere planimetric s-a proiectat un prospect stradal simetric, cu un carosabil cu lățimea de 13,0 m (2 x 3,5 m benzi marginale și 2 x 3,0 benzi mediane), adiacent părții carosabile pe partea stânga și pe partea dreaptă se vor amenaja zone verzi și spații de siguranță cu lățimea de 0,70 m ... 1,50 m la marginea prospectului se vor amenaja trotuare pietonale cu lățimea de 2,00 și piste pentru cicliști cu lățimea de 1,00 m.

Lucrările au fost divizate la nord de canalul Bega și la sud de canalul Bega.

La nord de canalul Bega, traseul Inelului II de circulație proiectat își are originea în intersecția cu strada Aristide Demetriade de unde pornește cu un prospect de 4 benzi pe strada Eric Baader, spre direcția sud până la intersecție cu strada Infrățirii, acest sector (sectorul A - B) are lungimea totală de 375,65 m, mai departe traseul este condus în direcția sud-vest până la intersecție cu Bv. Take Ionescu (sector B-C) cu o lungime de 159,11 m. Pe acest tronson Inelul II de circulație, în plan axa carosabilă a fost compusa din două aliniamente racordate cu o rază circulară în zona intersecției cu strada Infrățirii.

La intersecția Inelului II de circulație cu Bv. Take Ionescu, s-au amenajat benzi de viraj, separat de direcțiile de mers înainte. Pe Bv. Take Ionescu intersecția existentă cu str. Eric Baader se propune pentru desființare (în vederea eliminării succesiunii intersecțiilor semaforizate la distanțe foarte mici). Pe Bv. Take Ionescu (sector C-D-E) de la intersecția cu strada E. Baader până la intersecție cu strada Acad. Dimitrie Gusti este propusă pentru amenajare, se propune realizarea unei benzi de virare la stânga pe zona mediană existentă, atât pentru accesul spre inelul II de circulație cât și accesul spre strada Acad. Dimitrie Gusti.

Concomitent cu realizarea extinderii carosabilului la 4 benzi de circulație pe tronsonul Inelului II de circulație, se va amenaja și sectorul din strada Eric Baader până la strada Take Ionescu (sector B-D) pe o lungime de 168,33 m. Acest sector se va amenaja pe un singur sens de circulație pe o bandă cu lățimea de 4,00 m. În plan intersecția cu strada Drăgășani și Infrățirii se va amenaja cu raze circulare, prin relaționarea traficului de pe aceste străzi cu Inelul II de circulație.



Strada Acad. Dimitrie Gusti între Bv. Take Ionescu și Splaiul Protopo Mileție Drăghici (sector E-F) și se propune realizarea unei îmbrăcămînți rutiere noi cu reamenajarea trotuarelor și a parcajelor.

Pe Splaiul Protopop Mileție Draghici și Strada Andrei Șaguna (parțial) ,(sector F-G-H) carosabilul proiectat va menține pe splai circulația autovehiculelor într-un singur sens (dinspre strada Mihail Kogălniceanu) până la intersecție cu Inelul II, de unde circulația se va realiza pe două sensuri.

Circulația pietonală va fi asigurată pe trotuare amenajate la marginea aliniamentului construcțiilor pe strada Baader și Infrățirii, platforma trotuarului pe strada Infrățirii va cuprinde și pista de cicliști. Circulația transportului în comun va fi reglementată de pe Bv Take Ionescu spre strada Infrățirii, apoi pe strada Eric Baader unde se va reamenaja alveola de transport în comun inclusiv stația de fiobuz. De pe strada E. Baader transportul în comun se va reintegra pe Bv. Take Ionescu.

Pentru asigurarea mobilității circulației pietonale la trecerile pentru pietoni trotuarele vor fi coborâte la nivelul carosabilului, iar pentru o traversarea inelului II de circulație în zona mediană se va amenaja refugiu.

La sud de canalul Bega traseului Inelului II va continua pe Splaiul Nistrul spre Bv. 3 August 1919, (sector L-J) acesta se va amenaja prin extinderea carosabilului existent la 4 benzi de circulație , pe o lungime de 309,70m, axa proiectată fiind proiectată în concordanță cu traseul existent al Splaiului. Pe Splaiul Nistru de la Bv. 3 August 1919, traseul Inelului II de circulație va fi condus în continuare pe traseul existent al Splaiului (sector K-J) pe lungime de 216,30 m, până la intersecția existentă cu Bv. Corneliu Coposu respectiv Bv. JH Pestalozzi.

Rezumativ proiectul de amenajare lucrări rutiere, edilitare este cuprins pe următoarele străzi:

- INEL II de circulație
 - Strada Eric Baader, sector str. A. Demetriade - Str. Infrățirii (sector A - B) L = 375,65 m;
 - Strada Infrățirii , sector str. Eric Baader - Bv. Take Ionescu (sector B - C) L= 159,11 m;
 - Splaiul Nistrul, sector str. Acad. Micloși - Bv. 3 August 1919 (sector L - J) L=309,70 m;
 - Splaiul Nistrul, sector Bv. 3 August 1919 - Bv. JH Pestalozzi (sector K - J), L=216,30 m;

Total lungime L= 1061 m (1,1 Km)
- străzi secundare (adiacente)
 - Strada Eric Baader, sector str. Infrățirii - Bv. Take Ionescu (sector B -D) L = 168,33 m;
 - Bv Take Ionescu (sect str. E. Baader, str. Infrățirii, str. Acad. D. Gusti),(sector C-D-E) L = 447,11 m;
 - Str. Acad Dimitrie Gusti (sect Bv. Take Ionescu - str Andrei Mocioni) (sector E-F) , L = 230,65 m;
 - Splaiul Protopo Mileție Drăghici, str. Andrei Mocioni, (sector F-G-H), L = 444,60 m;
 - Splaiul Nistrul (sector str. Petru Sfetca - Acad. Micloși) (I - L) , L = 220,70 m;
 - Strada Acad. Corneliu Micloșii (sector L-M), L= 97,70 m;

Total lungime străzi secundare , L=1512 m(1,52km)

Lungimea totală a traseului pentru Inelul II de circulație cu 4 benzi de circulație este de 1450 m, din această lungime curbele au o proporție de 18 % (265 m), iar aliniamentele o proporție de 82% (835 m).

In profil longitudinal axa proiectată se va realiza urmărind în general carosabilul existent cu rampe / pante de minim 0,30% (pentru asigurarea scurgerii apelor). În profil longitudinal sectoarele de stradă proiectate se vor racorda la carosabilele existente ale străzilor cu care se intersectează. În zona podului rutier profilul longitudinal a fost adoptat astfel încât să se asigure o panta / rampă de maxim 6,65%, urmărind punctul de cotă obligată a podului rutier.



In profil transversal, traseul proiectat corespunde cu elementele caracteristice ale Planul Urbanistic General al Municipiului Timișoara. In profil transversal elementele proiectate sunt :

- partea carosabilă 4 benzi de circulație (2 x 3,50 m + 2x3,00m) 13,00 m;
- spațiu verde pe ambele părți ale carosabilului minim 1,0 m;
- pistă cicliști 1,00 m;
- trotuare pe ambele părți 2,00 m;
- panta părții carosabile 2,5 %;
- panta trotuarului 1,0 %...1,5%;
- panta pistei ciclabile 1,0%;

Carosabilul proiectat va fi încadrat de borduri denivelate din beton cu dimensiunile de 20x25 cm, vor fi realizate din beton clasa C30/37 necesar clasei de expunere XF4 (Risc de atac din îngheț - dezgheț. Saturare puternică cu agenți de dezghețare). Fundațiile bordurilor vor avea dimensiunile de 20x30 cm realizate din beton clasa C25/30 clasa de expunere XC1+XF1. Rigolele de la marginea carosabilului vor avea dimensiunile de 10x20 cm și vor fi realizate din beton clasa C35/45 necesar clasei de expunere XF4+XM2 (Risc de atac din îngheț -dezgheț). Saturare puternică cu agenți de dezghețare + solicitare intensă de uzură). Fundația rigolelor va avea dimensiunea de 20x25 cm și va fi realizată pe fundația de balast a carosabilul, betonul folosit fiind de clasa C25/30, clasa de expunere XC1+XF1.

În zona trecerilor de pietoni, trotuarul și pista pentru cicliști, se va executa cu racord la nivelul carosabilului pentru a ușura circulația pietonilor și în special a persoanelor cu handicap locomotor și a cicliștilor.

Sub platforma trotuarului se vor amplasa rețele tehnologice realizate dintr-un ansamblu de 3 tuburi corugate ignifuge cu diametrul de Dn=160 mm. Pe lungimea traseului (la distanțe de aprox 40,0 m) precum și la intersecția străzilor aceste canalizații tehnice vor avea amplasate cămine de tragere pentru diferitele rețele ce vor fi amplasate după realizarea investiției pe aceste canalizații.

Se propune o structură rutieră pentru un trafic de perspectivă având clasa de trafic Greu și Foarte Greu (T4 și T5). Structura rutieră proiectată este una semirigidă (strat stabilizat cu îmbrăcăminte asfaltică), iar structura rutieră se va realiza pe întreaga suprafață a carosabilului.

Datorită intervențiilor proiectate la infrastructura edilitară existentă, pe traseul drumului proiectat este necesară realizarea unei săpături de completare a terenului existent cu un material de portanță mai bună (îmbunătățirea caracteristicilor de fundare a terenului existent).

la carosabil inel II de circulație :

- 4,0 cm strat de uzură din Mixtura Asfaltică Stabilizată MAS 16;
- 6,0 cm strat de legătură din Beton Asfaltic Deschis BAD 20;
- strat din geocompozit cu rol în limitarea transmiterii fisurilor;
- 10,0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31,5
- 20,0 cm strat de fundație superioară din balast stabilizat cu lianți;
- 30,0 cm strat de fundație inferioară din balast;
- strat cu rol de separare și filtrare din geotextil nețesut;
- minim 30,0 cm strat de formă donform STAS 12254-84;

la trotuare și accesele rutiere la proprietăți:

- 6,0 cm pavaj din dale de beton;
- 2,0 cm strat de suport din nisip;
- 10,0 cm strat de bază beton de ciment C16/20;
- 15,0 cm fundație din balast;

la pista pentru cicliști:

- 3,5 cm strat de uzură din mixtura asfaltică M.A.8 ;
- 10,0 cm strat de bază beton de ciment C25/30 (clasele de expunere XC4+XF1) ;
- 15,0 cm fundație din balast;



Pe străzile adiacente, care nu vor fi supuse traficului greu (identic cu cel de pe Inelul II) , pentru sporirea gradului de viabilitate rutieră, se propune refacerea îmbrăcăminții rutiere în 2 straturi și un strat de egalizare din anrobat.

Pe aceste străzi:

la carosabil străzi secundare :

- 4,0 cm strat de uzură din Mixtura Asfaltică BA 16;
- 6,0 cm strat de legătură din Beton Asfaltic Deschis BAD 20;
- 8,0..15 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31,5

Circulația autovehiculelor pe sectoarele de drum proiectate va fi sistematizată în plan orizontal și în plan vertical prin marcaje și indicatoare rutiere. La intersecția dintre inelul II de circulație și Bv Take Ionescu se va amplasa un sistem de semafoare integrat cu sistemul general existent la nivelul municipiului Timișoara. În dreptul trecerilor pentru pietoni vor fi instalate indicatoare rutiere, iar marcajele vor fi prevăzute cu linie de închidere pentru oprirea autovehiculelor în dreptul trecerilor pentru pietoni. Circulația autovehiculelor la intrarea în zona rezidențială pe întreaga zonă va fi limitată la 50 km/h. Circulația cicliștilor va fi reglementată prin marcaj orizontal și prin indicatoare.

Scurgerea apelor de pe partea carosabilă se va face prin intermediul pantelor transversale spre rigolele carosabile, care în profil longitudinal vor urmări evacuarea apelor pluviale spre receptorii pluviali proiectați.

Receptori pluviali tip "Geiger", vor fi amplasați la marginea părții carosabile, la maxim 20 m distanță. Receptorii pluviali tip "Geiger" proiectați sunt realizați cu depozit pentru nămol și cu sifon, receptorii vor fi racordați la colectorul proiectat prin intermediul unor cămine de vizitare, sau unde nu este posibil, se vor racorda direct la canalul colector pluvial cu ajutorul unor piese speciale. Legătura dintre gurile de scurgere și canalul colector va fi asigurată prin intermediul unor tuburi din PVC KG-SN8 cu Dn 160mm.

În profil transversal receptorii pluviali au fost amplasați în afara părții carosabile, pentru a nu fi afectați de circulația autovehiculelor.

În profil transversal gurile de scurgere au fost amplasate în afara părții carosabile, prin realizarea de alveole unde vor fi poziționate receptorii.

Spatii verzi:

Realizarea lucrărilor rutiere presupune modificarea geometriei zonelor gazonate și cu plantații amplasate la marginea părții carosabile, astfel.

Pe **sectorul A - B** (str. Eric Baader) se propune realizarea părții carosabile la 4 benzi de circulație (14,0m) și a două zone gazonate adiacente părții carosabile cu lățimea cuprinsă între 1,50 m și 3,5 m. Pe acest sector sunt afectați un număr de 42 de arbori, menținuți 8 arbori existenți. Se propune plantarea unui număr de 46 de arbori. Zona verde cadastrată existentă pe sectorul A-B verde nou proiectată este de 1200 mp, din această suprafață lucrările rutiere afectează 592 mp, iar suprafața verde nou proiectată este de 31 mp. La finalizarea lucrărilor zona verde rezultată este de 639mp, pentru compensare într-o altă locație este necesară suprafața de 561 mp.

Pe **sectorul B - C** Strada Înfrățirii , sector str. Eric Baader - Bv. Take Ionescu se propune realizarea părții carosabile la 4 benzi de circulație (14,0m) și a două zone gazonate adiacente părții carosabile cu lățimea cuprinsă între 1,50 m și 3,5 m. Pe acest sector sunt afectați un număr de 36 de arbori, menținuți 8 arbori existenți. Se propune plantarea unui număr de 33 de arbori. Zona verde cadastrată existentă pe sectorul B – C este în suprafața de 1200 mp, din această suprafață lucrările rutiere afectează 951mp, iar suprafața verde nou proiectată este de 104 mp. La finalizarea lucrărilor



zona verde rezultata este de 353 mp, pentru compensare intr-o alta locatie este necesara suprafata de 847 mp.

Pe **sectorul B - D** Strada E. Baader , sector str. Infracirii - Bv. Take Ionescu se propune realizarea partii carosabile la o singura banda de circulatie (4,50 m latime cu sens unic) si a doua zone gazonate adiacente partii carosabile cu latimea cuprinsa intre 2,50 m si 4,50 m. Pe acest sector sunt afectati un numar de 22 de arbori, mentinuti 17 arbori existenti . Se propune prin proiect plantarea unui numar de 17 arbori. Zona verde cadastrata existenta pe sectorul B – D este in suprafata de 650 mp, din aceasta suprafata lucrarile rutiere afecteaza 430 mp, iar suprafata verde nou proiectata este de 501 mp. La finalizarea lucrarilor zona verde rezultata este de 720 mp. In acest caz proiectul propune un excedent de zona verde nou rezultata fata de cea existenta de 71 mp.

Pe **sectorul C - D - E**, Bv. Take Ionescu , sector str. Acad D. Gusti - str. Infracirii - str. E. Baader partea carosabila ramane ce-a existenta (doua benzi e circulatie pe fiecare sens, si parcaje adiacente partii carosabile), se propune suplimentar amenajarea intersectiei cu strada Infracirii, si dezafectarea intersectiei existente cu strada Eric Baader. Amenajarea se realizeaza prin dispunerea unei benzi de virare la stanga pe directia nord si spre sud pe Inelul II. Pe acest sector sunt afectati un numar de 22 de arbori, mentinuti toti arbori existenti pe zonele dintre carosabil si trotuarele existente (250 de arbori). Se propune prin proiect plantarea unui numar de 27 arbori. Zona verde cadastrata existenta pe sectorul D – E este in suprafata de 3740 mp, din aceasta suprafata lucrarile rutiere afecteaza 1123 mp, iar suprafata verde nou proiectata este de 513 mp. La finalizarea lucrarilor zona verde rezultata este de 3130 mp, pentru compensare intr-o alta locatie este necesara suprafata de 610 mp.

Sectorul F - H, Splaiul Protopop M. Draghici realizarea partii carosabile la o singura banda de circulatie (4,5m sens unic si stationare pe partea dreapta) si a unei zone gazonate adiacente partii carosabile de 4,00 m pe partea dreapta a sensului de mers (intre partea carosabila si zona de locuinte ISHO), pe partea stanga zona gazonata existenta este afectata in locurile unde sunt amplasate cele doua poduri proiectate (rutier si pietonal) . Pe acest sector sunt afectati un numar de 34 de arbori, mentinuti 17 arbori existenti. Se propune prin proiect plantarea unui numar de 38 arbori. Zona verde cadastrata existenta pe sectorul F – H este in suprafata de 3670 mp, din aceasta suprafata lucrarile rutiere afecteaza 1310 mp, iar suprafata verde nou proiectata este de 192 mp. La finalizarea lucrarilor zona verde rezultata este de 2360 mp, pentru compensare intr-o alta locatie este necesara suprafata de 610 mp.

Sectorul I - L, Splaiul Nistru sector str Acad. Miclosi - str. Petru Sfetca . Proiectul presupune realizarea partii carosabile la o singura banda de circulatie (4,50 m sens unic) si a unei zone gazonate adiacente partii carosabile cu latimea de 4,00 m pe partea dreapta a sensului de mers , intre partea carosabila si zona de locuinte existente, pe partea stanga zona gazonata existenta este afectata in locurile unde sunt amplasate cele doua poduri proiectate (rutier si pietonal). Pe acest sector sunt afectati un numar de 13 de arbori, mentinuti 35 arbori existenti. Se propune prin proiect plantarea unui numar de 22 arbori . Zona verde cadastrata existenta pe sectorul I – L este in suprafata de 2075 mp, din aceasta suprafata lucrarile rutiere afecteaza 230 mp, iar suprafata verde nou proiectata este de 276 mp. La finalizarea lucrarilor zona verde rezultata este de 2121 mp. In acest caz proiectul propune un excedent de zona verde nou rezultata fata de cea existenta de 46 mp.

Sectorul J - L, Splaiul Nistru sector Bv. 3 August - str. acad. Miclosi . Proiectul presupune realizarea partii carosabile la 4 benzi de circulatie (14,0m – continuarea Inelului II) si a doua zone gazonate adiacente partii carosabile cu latimea cuprinsa intre 1,50 m si 2,5 m. Pe acest sector sunt afectati un numar de 70 de arbori, mentinuti 14 arbori existenti. Se propune prin proiect plantarea unui numar de 80 arbori . Zona verde cadastrata existenta pe sectorul J – L este in suprafata de 2950 mp, din aceasta suprafata lucrarile rutiere afecteaza 1375 mp, iar suprafata verde nou proiectata este de 391 mp. La finalizarea lucrarilor zona verde rezultata este de 1966 mp, pentru compensare intr-o alta locatie este necesara suprafata de 610 mp.



Sectorul K - J, Splaiul Nistru ,sector Bv.JH Pestalozzi - Bv. 3 August/Revolutiei. Proiectul presupune realizarea părții carosabile la 4 benzi de circulație (14,0m – continuarea Inelului II de circulație) și a două zone gazonate adiacente părții carosabile cu lățimea cuprinsă între 1,50 m și 2,5 m. Pe acest sector sunt afectați un număr de 68 de arbori. Se propune prin proiect plantarea unui număr de 50 arbori. . Zona verde cadastrata existenta pe sectorul K – J este in suprafata de 3542 mp, din această suprafata lucrarile rutiere afectează 1241 mp, iar suprafata verde nou proiectata este de 70 mp. La finalizarea lucrarilor zona verde rezultata este de 2371 mp, pentru compensare intr-o alta locatie este necesara suprafata de 610mp.

In total pe sectoarele de drum studiate propuse pentru amenajare, a fost propus pentru plantare un numar de 308 arbori. Specia arborilor propusi pentru plantare va fi furnizată de Direcția de Mediu din cadrul Municipiului Timișoara, pe baza planurilor proiectate furnizate.

Proiectantul propune spre plantare arbori de talie medie, cu radacini pivotante, care nu se vor extinde lateral. Arbori propusi spre plantare vor avea inaltimea minim 1,20 -1,5 m si diametrul tulpinii min 10 cm.

Suprafata verde nou proiectată (2.076 mp), este localizata pe toată lungimea proiectului Inelului II de circulație, in zonele studiate. Zona verde proiectată este localizată între partea carosabilă și trotuarele sau pistele de cicliști proiectate.

Din totalul zonei verzi cuprinse in cadastrul verde pe traseul proiectului (19027 mp) prin amenajarile rutiere este afectată o suprafață de 7252 mp, ramand o suprafața existenta 11775 mp, și este realizată o suprafață nouă (scuaruri, insule zone adiacente părții carosabile) de 2076 mp. La finalizarea lucrarilor rutiere suprafața totala rezultata (existent neafectat impreuna cu suprafața nou proiectata) este de 13851 mp. Rezultand un necesar de suprafața de compensat in valoare de 5176 mp.

In urma analizei situatiei, beneficiarul lucrărilor si anume Municipiul Timișoara propune suprafața verde necesara pentru compensare se va realiza pe Splaiul Sofocle, Nr. 43 din mun. Timisoara pe o suprafața de 5.312 mp. Terneul este proprietate a beneficiarului si anume municipiul Timisoara, Nr. top. 1161/378, iar suprafața se va amenaja ca spatiu verde.

RETELE TEHNICO EDILITARE

Conducte magistrale de apă potabilă

La nord de canalul Bega, străzile Drăgășani și E. Baader sunt traversate de o conductă magistrală de alimentare cu apă potabilă din oțel, având diametrul Dn1000 mm.

În cadrul acestui investitii se propune reabilitarea conductei existente Dn1000 mm pe tronsonul cuprins în prezentul proiect , în lungime de aproximativ L = 460 m, reabilitare care constă în înlocuirea conductei din oțel cu alt material, cu o durată de viață superioară și anume fonta ductilă.

În zona liniilor CF, pe str. Bader există un cămin de vane existent, amplasat pe conducta Dn1000 mm, acesta fiind echipat cu fittinguri și vane pentru sectorizare. Din cauza efectului de coroziune, vanele sunt foarte greu de acționat. Astfel se impune reabilitarea căminului din beton precum și înlocuirea vanelor și fittingurilor existente.

Lucrările de reabilitare a căminului existent constă în etapele enumerate mai jos, dar nu se vor limita la acestea:

- Curățare cămin;
- Etanșare fisuri și crăpături;
- Etanșare treceri prin pereți ale conductelor;
- Înlocuire placă de acoperire din beton armat și amplasare la cota corespunzatoare având în vedere lucrările de largire a carosabilului;



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

B-dul Liviu Rebreanu, nr.18-18A, Timișoara, jud. Timiș, Cod 300210 Pag. 11/27
E-mail: office@apmtm.anpm.ro; Tel.0256.491.795; Fax. 0256. 201.005

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

- Înlocuire capac existent cu capac din fonta ductilă, carosabil, clasa D400 KN.
De asemenea s-a prevăzut un camin de vane nou, amplasat la intersecția străzilor E. Bader cu str. Drăgășani, care să adăpostească vanele și fittingurile montate pe conducta magistrală Dn1000 mm.
Pe Splaiul Nistrului în apropierea intersecției cu str. J.H Pestalozzi se impune reabilitarea tronsonului de conducta Dn400 mm, din oțel, în lungime de aproximativ 30 m, precum și legătura acesteia la conducta Dn800 mm, din fontă ductilă.
O altă propunere este legată de reabilitarea căminului de vane existent, amplasat pe conducta Dn400 mm, din oțel, acesta fiind amplasat la intersecția Splaiul Nistrului cu str. J.H. Pestalozzi.
Lucrările necesare pentru reabilitarea căminului de vane sunt cele enumerate mai sus.
Dupa realizarea probei de presiune și punerea în funcțiune a noilor conducte, se va trece la dezafectarea conductelor Dn 1000 mm, respectiv Dn400 mm din oțel, în vederea valorificării acestora.

Conducte de serviciu pentru alimentare cu apă potabilă

În zona studiată în prezenta documentație există mai multe conducte de serviciu pentru alimentare cu apă potabilă care se propun pentru reabilitare folosind ca și material conducte din polietilenă de înaltă densitate (PEID).

Țeava din polietilenă propusă în prezenta documentație va fi însoțită de certificatele de calitate ale materiei prime folosite în cadrul procesului de producție.

Tronsoanele de conducte propuse pentru reabilitare sunt următoarele:

- Pe str. E. Bader pe tronsonul cuprins între str. Înfrățirii – str. A. Demetriate se propune reabilitarea celor două conducte de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apa potabilă a imobilelor. Cele două conducte de serviciu se vor realiza din tevi de PEID, Ø280 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=355,0 m, respectiv Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=305 m.

- Pe str. E. Bader pe tronsonul cuprins între str. Înfrățirii – b-dul Take Ionescu se propune reabilitarea conductei de serviciu, din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø280 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=145,0 m.

- Pe str. Înfrățirii pe tronsonul cuprins între str. E. Bader – b-dul Take Ionescu se propune reabilitarea conductei de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=165,0 m. De asemenea pe str. Înfrățirii, pe tronsonul cuprins în prezenta documentație se propune reabilitarea conductei de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apa potabilă a imobilelor, fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø140 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=45,0 m;

- Pe strada Drăgășani pe tronsonul cuprins între str. E. Bader – b-dul Take Ionescu se propune reabilitarea conductei de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø140 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=95,0 m;

- Pe str. A. Golescu pe tronsonul cuprins în prezentul proiect se propune reabilitarea conductei de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=15,0 m;

- Pe str. Virtuții pe tronsonul cuprins în prezentul proiect se propune reabilitarea conductei de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100PN10 bar, în lungime de L=10,0 m;

- Pe Splaiul Protopop Meletie Drăghici se propune reabilitarea conductei de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevăzută din tevi de PEID, Ø355 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=385,0 m, respectiv Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=60,0 m ;



- De asemenea pe Splaiul Protopop Meletie Drăghici se propune dezafectarea conductei de apă industrială, din oțel Dn350 mm, actualmente nefiind în funcțiune, pe tronsonul cuprins în prezenta documentație;

- Pe strada Dimitrie Gusti se propune reabilitarea conductelor de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevazute din tevi de PEID, Ø355 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=215,0 m, respectiv Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=75,0 m ;

- Pe Splaiul Nistrului pe tronsonul cuprins între str. Zlatna și b-dul 3 August 1919 se propune reabilitarea conductelor de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevazute din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=490,0 m

- Pe str. Dionisie Lintea, pe tronsonul studiat în prezenta documentație se propune reabilitarea conductelor de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevazute din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=15,0 m;

- În Piata Academician Corneliu Miclosi, pe tronsonul studiat în prezenta documentație se propune reabilitarea conductelor de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevazute din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=90,0 m;

- Pe str. Petru Sfector, pe tronsonul prevazut in prezentul proiect se propune reabilitarea conductelor de serviciu din care se va realiza alimentarea cu apă potabilă a imobilelor, fiind prevazute din tevi de PEID, Ø110 mm, PE100, PN10 bar, în lungime de L=20,0 m;

Lungimea totală a conductelor de serviciu este de aproximativ 2515,0 ml, având următoarele lungimi pe diametrii:

- Ø110 mm, PEHD, PE100, PN10 bar, L=1245,0 ml;
- Ø140 mm, PEHD, PE100, PN10 bar, L=140,0 ml;
- Ø225 mm, PEHD, PE100, PN10 bar, L=30,0 ml;
- Ø280 mm, PEHD, PE100, PN10 bar, L=500,0 ml;
- Ø355 mm, PEHD, PE100, PN10 bar, L=600,0 ml;

În punctele de interconectare la conducta existentă din oțel se vor folosi piese speciale de îmbinare pentru materiale diferite.

Conducte de serviciu nou proiectata se vor poza pe un traseu paralel cu conductele existente, urmând ca după efectuarea probei de presiune să se parcurgă la dezafectarea conductelor existente, respectiv la valorificarea acestora.

Rețelele de apă potabilă proiectate vor fi amplasate pe domeniul cu respectarea distanței minime admisa față de celelalte rețele edilitare subterane. Pozarea conductelor se va realiza îngropat, la o adâncime cuprinsă între minimum 1,30 m și max. 1,50 m, pe un strat de nisip de minimum 10 cm. Tranșeea(săpătura) se va umple cu nisip până la minimum 30 cm peste generatoarea superioară a conductei. În punctul de interconectare la rețeaua existentă, cota de pozare se va adapta corespunzător cotei acesteia.

Pe conducte, se vor monta conductoare din cupru (fir de detecție), cu diametrul minim de 1,5 mm, iar deasupra conductelor, la minim 0,3 m, se va monta o bandă de avertizare.

Armăturile, accesoriile și sistemele de îmbinare proiectate corespund tuturor exigențelor care s-au avut în vedere și la alegerea conductei, inclusiv măsurile de protecție interioară sau exterioară.

La intersecții de străzi se vor prevedea cămine de vane echipate cu vane de sectorizare, vane de golire în punctele joase, respectiv vane de aerisire în punctele cele mai înalte,

Căminele de vane vor fi: de formă circulară/rectangulară, din beton monolit, clasa C25/30, cu dimensiuni gabaritice care să asigure condiții optime de montare și de demontare ale



echipamentelor prevăzute a fi amplasate în acestea, cu sistem de prindere pentru o scară de acces mobilă, cu capace din fontă ductilă sau materiale compozite, cu garnitură și balamale cu sistem antifurt, rezistente și cu garnitură antizgomot. Căminul va fi hidroizolat corespunzător, inclusiv la trecerile conductelor prin pereți.

Vanele se vor prevedea, în cazul celor cu corp plat, din fontă ductilă, Pn10, protejată interior și exterior cu rășină epoxidică, sertar cauciucat și tijă de acționare din inox. Nu se admit vane cu manetă și sistem de blocaj.

Rețelele de distribuție vor fi echipate cu hidranți supraterani, Dn80 mm, de incendiu.

Hidranții de incendiu proiectați, echipați și marcați corespunzător, se vor amplasa, pe cât posibil, în zona verde a tramei stradale. Aceștia vor avea următoarele caracteristici: corp din fontă ductilă, tijă inox, piulița tije din bronz, element de închidere din oțel cauciucat și garnitură EPDM, 2 buc. racorduri cu gheara tip B, sistem antiefracție (cu blocarea rețezării hidrantului), sistem de golire după închidere cu drenaj PP, cot cu talpă și flanșe, limitator de cursă pentru prevenirea tensionării, adâncimea de acoperire de 1250 mm, protecție anticorozivă interioară și exterioară prin vopsire cu vopsea epoxidică.

Hidranții vor fi dotați cu o vană îngropată Dn 100 mm, echipată cu tijă de acționare și cameră de protecție betonată la cota sistematizată. Vana de izolare se amplasează pe ramificație, în imediata apropiere a conductei principale.

Hidranții supraterani vor fi echipați corespunzător, cu talpă și suport ,dren de golire, cupla Storz și vana de izolare, montată îngropat cu tija de manevra și cutie carosabilă din fontă.

Totodată se impune refacerea bransamentelor la consumatori ținând seama de necesarul de apă real al fiecăruia.

Căminele de apometru se vor monta pe domeniul public, la distanța minimă de 1,0 m față de limita de proprietate.

Căminele de apometru vor fi din polietilenă dublu strat, D800 mm, H1080 mm, etanșe și protejate la îngheț, respectiv cu câte un apometru de exterior .

Acestea vor fi prevăzute cu capac din fontă carosabil, înglobat în placa din beton armat.

Branșamentele vor fi prevăzute, amonte legăturii cu apometrul, cu câte un robinet sferic corespunzător dimensiunilor acestora.

Conducte de canalizare

Se propune reabilitarea colectoarelor de canalizare existente prin metoda fără săpătură (NO DIG). Această tehnologie constă în cămășuirea pe interior a colectoarelor folosind un suport textil, din material sintetic (material plastic, fibră de sticlă, fibră de carbon) sub formă de tub flexibil (furtun pliabil), având o față netedă și etanșă și cealaltă față mai fibroasă impregnabilă cu rășină, se confecționează după mărimea tubului de reabilitat (lungime, diametru).

Astfel se propune reabilitarea următoarelor colectoare existente:

- Pe str. E. Bader pe tronsonul cuprins între str. A. Demetriade și str. Infrățirii se propune reabilitarea colectorului de canalizare de formă ovoid, din beton, având dimensiunile 50/75 cm în lungime de L = 345 ml;

- Pe str. E. Bader în intersecția cu str. Infrățirii se propune reabilitarea colectorului de canalizare de formă ovoid, din beton, având dimensiunile 60/90 cm în lungime de L = 20 ml;

- Pe str. Infrățiri se propune reabilitarea colectoarelor de canalizare de formă ovoid, având dimensiunile 30/45 cm, în lungime de L = 45 ml respectiv 60/90 cm, în lungime de L = 175,0 m;



- Pe str. Drăgășani pe tronsonul studiat în prezenta documentație se propune reabilitarea colectorului de canalizare de formă ovoid, având dimensiunile 30/45 cm, în lungime de $L = 87,0$ m;

- Pe Splaiul Protopop Meletie Drăghici pe tronsonul studiat se propune reabilitarea colectoarelor de canalizare de formă ovoid, având dimensiunile 50/75 cm, în lungime de $L = 376,0$ m, respectiv 60/90cm, în lungime de $L = 100,0$ m;

- Pe Splaiul Nistrului pe tronsonul cuprins între str. Petru Sfector – b-dul 3 August 1919 se propune reabilitarea colectorului de canalizare de forma ovoid, avand dimensiunea 30/45 cm, în lungime de $L = 355,0$ m;

- De asemenea pe Splaiul Nistrului pe tronsonul cuprins între str. Petru Sfector – str. Zlatna se propune reabilitarea colectorului de canalizare de forma ovoid, avand dimensiunea 40/60 cm, în lungime de $L = 70,0$ m;

- Pe str. Dionisie Lintea pe tronsonul cuprins în prezenta documentație se propune reabilitarea colectorului de canalizare de forma ovoid, avand dimensiunea 30/45 cm, în lungime de $L = 35,0$ m;

- În Piața Academician Corneliu Miclosi pe tronsonul cuprins în prezenta documentație se propune reabilitarea colectorului de canalizare de forma ovoid, avand dimensiunea 30/45 cm, în lungime de $L = 95,0$ m;

- Pe str. Pavel Sfector pe tronsonul cuprins în prezentul proiect se propune reabilitarea colectorului de canalizare de forma ovoid, avand dimensiunea 30/45 cm, în lungime de $L = 25,0$ m;

Lungimea totală a colectoarelor de canalizare este de aproximativ 1753,0 ml, având următoarele lungimi pe diametrii:

- Ov 30/45 cm, din beton, $L = 597,0$ ml;
- Ov 40/60 cm, din beton, $L = 70,0$ ml;
- Ov 50/75 cm, din beton, $L = 721,0$ ml;
- Ov 60/90 cm, din beton, $L = 365,0$ ml;

De asemenea se propune reabilitarea căminelor de vizitare existente cuprinzând cel puțin următoarele operații:

- Spălare cu apă sub presiune;
- Matarrea fisurilor și a crăpăturilor,
- Înlocuire trepte de acces în cămin;
- Înlocuire placă de acoperire din beton armat, inclusiv capac;

De asemenea se impune refacerea racordurilor gospodăriilor în vederea înlăturării problemelor actuale de miros precum și de descărcare defectuoasă datorate procesului de colmatare.

În vederea rezolvării problemelor actuale pe perioade cu ploi maxime, când la majoritatea colectoarelor capacitatea de preluare și transport este depășită, se propune crearea unor rețele noi de canalizare pentru preluarea apelor pluviale colectate de pe zona carosabilă și descărcarea acestora în canalul Bega.

În acest fel, în zona studiată, colectoarele existente vor prelua doar apele uzate menajere provenite de la gospodăria.

Asfel se propune realizarea a două colectoare de canalizare pluvială, amplasate în lungul inelului II de circulație și anume:

- Un colector amplasat la nord de canalul Bega, pe tronsonul cuprins între str. A. Demetriade și Splaiul Meletie Drăghici, urmând ca apele pluviale să fie trecute printr-un separator de hidrocarburi și mai apoi în canalul Bega prin intermediul unei guri de vărsare;



- Un colector amplasat la sud de canalul Bega, pe Splaiul Nistrului pe tronsonul cuprins între b-dul 3 August 1919 și str. Dacilor, actualmente fiind cuprins doar tronsonul studiat în prezenta documentație, urmând ca apele pluviale să fie trecute printr-un separator de hidrocarburi și mai apoi în canalul Bega prin intermediul unei guri de vărsare;

Rețeaua de canalizare pluvială se va realiza pe domeniul public și va fi alcatuită din colector stradal din conducte de PAFSIN, având dimensiunile cuprinse între Dn250 mm ÷ Dn800 mm, cămine de vizitare prevăzute cu capace carosabile din fontă, receptori pluviali, conducte de racord ai acestora, separator de hidrocarburi și gură de vărsare.

La solicitarea operatorului regional de apa-canal Aquatim SA de a cuprinde o zona cat mai larga de colectare a apelor pluviale, s-au prevazut colectoare de canalizare, la stabilirea adancimilor avandu-se in vedere posibilitatea de racordare a strazilor adiacente.

Lungimea totală a colectoarelor de canalizare pluviala este de aproximativ 1191,0 ml, având următoarele lungimi pe diametrii:

- Dn250 mm, PAFSIN, SN10000, L = 25,0 ml
- Dn400 mm, PAFSIN, SN10000, L = 11,0 ml
- Dn 500 mm, PAFSIN, SN10000, L = 120,0 ml;
- Dn 600 mm, PAFSIN, SN10000, L = 1040,0 ml;
- Dn 800 mm, PAFSIN, SN10000, L = 20,0 ml;

Pe traseul conductei de canalizare pluvială cu hidrocarburi s-au prevazut cămine de vizitare, de formă circulară din beton, conform STAS 2448/82, acoperite cu placa de acoperire din beton armat si capac carosabil flotanat, clasa D400 KN, amplasate la distanta maxima de 50-60 m intre ele, precum și la fiecare schimbare de pantă, diametru sau direcție.

Apele pluviale cu hidrocarburi vor fi trecute prin intermediul unui separator de hidrocarburi, avand capacitatea de $Q_n = 250$ l/s, urmand apoi sa fie descarcate in canalul Bega prin intermediul unei guri de varsare.

Acesta va fi amplasat conform planului de situatie anexat si va fi o constructie prefabricata din otel, montata semiingropat, având dimensiunile Dn = 2,50 m, L = 1,858 m, fiind prevăzut cu capace de acces.

Deversarea apelor pluviale se va realiza prin intermediul gurii de varsare aflata in curs de executie in cadrul ansamblul mixt ISHO.

Zona sud canal Bega

Pe Splaiul Nistrului pe tronsonul cuprins între b-dul 3 August 1919 și str. Dacilor, s-a prevăzut o rețea nouă de colectare, transport, epurare și descărcare a apelor pluviale în emisarul canalul Bega.

Lungimea totală a colectoarelor de canalizare pluviala este de aproximativ 815,0 ml, având următoarele lungimi pe diametrii:

- Dn 250 mm, PAFSIN, SN10000, L = 140,0 ml;
- Dn 315 mm, PAFSIN, SN10000, L = 145,0 ml;
- Dn 500 mm, PAFSIN, SN10000, L = 55,0 ml;
- Dn 600 mm, PAFSIN, SN10000, L = 240,0 ml;
- Dn 800 mm, PAFSIN, SN10000, L = 225,0 ml;
- Dn 800 mm, PAFSIN, SN10000, L = 10,0 ml;

Pe traseul conductei de canalizare pluvială cu hidrocarburi s-au prevazut cămine de vizitare, de formă circulară din beton.



Apele pluviale cu hidrocarburi vor fi trecute prin intermediul unui separator de hidrocarburi, având capacitatea de $Q_n = 400$ l/s, urmând apoi să fie descarcate în canalul Bega prin intermediul unei guri de varsare.

Acesta va fi o construcție prefabricată din otel, montată semiîngropat, având dimensiunile $D_n = 2500$ mm, $L = 18580$ mm, fiind prevăzută cu capace de acces.

Gura de varsare a apelor pluviale este o construcție din beton armat monolit, alcătuită din pereți cu o grosime de 25 cm și radier cu grosimea de 30 cm.

Construcția va fi amplasată în taluzul aferent malul stâng al canalului Bega.

SISTEM DE ILUMINAT PUBLIC

Având în vedere cel expus în situația existentă corelat cu modernizarea și extinderea căilor de circulație pe tronsonul studiat, rezulta necesitatea extinderii și modernizării sistemului de iluminat

- implementarea de corpuri de iluminat economice cu LED-uri (CI-LED), performante. Corpurile de iluminat propuse vor fi echipate cu surse LED, indice de redare al culorilor minim 70, temperatura de culoare 4000K-6500K, protejate la supratensiuni

Descrierea lucrărilor

Strada Înfrățirii

Lucrări de demontare:

Strada Înfrățirii va deveni stradă cu 4 benzi (două pe sens). Se vor demonta:

- 6 stâlpi de beton comuni pentru iluminat și alimentare cu energie electrică ai operatorului de distribuție ENEL,

- 5 stâlpi de metal ai RATT;

- 3 stâlpi de beton neutilizați.

Lucrări de montaj

Iluminatul public se va realiza cu stâlpi metalici zincăți la cald, cu o înălțime utilă de 9 m, montați în fundații de beton.

Stâlpi metalici vor fi amplasați 6 buc. pe o parte și 6 buc. pe partea opusă a arterei de circulație în zona verde în alternanță, la o distanță între ei de aprox. 30m (pl.E01). Stâlpii metalici de pe partea dreaptă a străzii, sensul dinspre blv. Take Ionescu – str. E. Baader, vor fi comuni (iluminat + RATT.)

Se vor utiliza corpuri de iluminat economice cu LED-uri, performante, cu puterea $P=78W$. Corpurile de iluminat propuse vor fi echipate cu surse LED, indice de redare al culorilor minim 70, temperatura de culoare 4000K-6500K, protejate la supratensiuni.

Rețeaua electrică de alimentare, se va realiza din instalațiile de iluminat stradal existente, în B-dul Take Ionescu, prin grija beneficiarului și cu acordul S.C.ENEL.

Stâlpii vor fi prevăzuți cu o fereastră tehnologică pentru realizarea conexiunilor electrice intrare - iesire LES, respectiv pentru legăturile electrice ale corpurilor de iluminat, cu acces facil și cu sistem de obturare glisabil pe verticală pentru a preîntâmpina pierderea capacului ferestrei.

Stâlpii metalici sunt echipați cu o cutie de conexiuni în care se montează o siguranță de 4A, pentru protecția cablului de alimentare (CYAbY 3x2,5 mm²) pozat în interiorul stâlpului și a corpului de iluminat. Cutia de conexiuni va fi cu grad de protecție IP 54.

Alimentarea cu energie electrică a iluminatului public de pe cele două laturi ale arterei cu 4 benzi se va face cu o linie electrică subterană (LES) de 0,4 kV astfel:



➤ stâlpii de iluminat de pe partea dreaptă a arterei sensul dinspre blv. Take Ionescu spre str. E Baader: de la primul stâlp de iluminat existent pe blv. Take Ionescu, după intersecție: cablu ACYAbY- F-1kV-5x16 mm².

➤ stâlpii de iluminat de pe partea stângă a arterei sensul dinspre blv. Take Ionescu spre str. E Baader: de la ultimul stâlp de iluminat existent pe blv. Take Ionescu de după intersecție; cablu ACYAbY- F-1kV-5x16 mm².

Al cincilea fir din cablul de alimentare se va lega la priza de pământ și la surubul destinat legării la pământ din echiparea fiecărui stâlp.

La stâlpii de la cele 4 capete se va realiza câte o priză de pământ artificială cu $R < 4\Omega$ care este formată din 4 electrozi verticali din teavă din OL-Zn 2"x2m, legați între ei prin electrozi orizontali din banda de OL-Zn 40x4mm.

Alimentarea cu energie electrică a consumatorilor aferenți operatorului de rețea se va face cu linie electrică subterană (LES) de 0,4 kV cablu ACYAbY- F-1kV-3x185+90 mm².

Strada Enric Baader

Se păstrează și se vor reutiliza stâlpii existenți. Se vor demonta corpurile iluminat existente împreună cu consolele de prindere.

Se vor utiliza corpuri de iluminat economice cu LED-uri (9 buc), performante, cu puterea $P=78W$. Corpurile de iluminat propuse vor fi echipate cu surse LED, indice de redare al culorilor minim 70, temperatura de culoare 4000K-6500K, protejate la supratensiuni. Se vor monta console noi dimensionate conform noilor corpuri de iluminat cu LED.

Strada Academician Dimitrie Gusti

Se păstrează stâlpii existenți. Se vor demonta corpurile iluminat existente împreună cu consolele de prindere.

Se vor utiliza corpuri de iluminat economice cu LED-uri, (7 buc) performante, cu puterea $P=78W$. Corpurile de iluminat propuse vor fi echipate cu surse LED, indice de redare al culorilor minim 70, temperatura de culoare 4000K-6500K, protejate la supratensiuni. Se vor monta console noi dimensionate conform noilor corpuri de iluminat cu LED.

Splaiul Nistrului

Tronson Intersecție Splaiul Nistrului-str. Academician Corneliu Micloși-Bulevardul 3 August 1919

Lucrări de demontare:

Splaiul Nistrului va deveni cu 4 benzi (două pe sens). Se vor demonta

- 5 stâlpi de beton comuni pentru iluminat și de alimentare cu energie electrică ai operatorului de distribuție pe partea stângă sensul spre Blv. 3 August 1919;

- 4 stâlpi de beton pentru iluminat pe partea dreaptă sensul spre Blv. 3 August 1919;

- 14 stâlpi tip lampadar se relochează prin mutarea pistei de biciclete .

Lucrări de montaj

Iluminatul public se va realiza cu stâlpi metalici zincăți la cald, cu o înălțime utilă de 9 m, montați în fundații de beton. Stâlpi metalici vor fi amplasați (11 buc.) și pe partea opusă (11 buc.) a arterei de circulație în zona verde, în alternanță, la o distanță între ei de aprox. 30m.



Se vor utiliza corpuri de iluminat economice cu LED-uri, performante, cu puterea P=78W. Corpurile de iluminat propuse vor fi echipate cu surse LED, indice de redare al culorilor minim 70, temperatura de culoare 4000K-6500K, protejate la supratensiuni.

Rețeaua electrică de alimentare, se va realiza din instalațiile de iluminat stradal existente, în B-dul 3 August 1919.

Stâlpii vor fi prevăzuți cu o fereastră tehnologică pentru realizarea conexiunilor electrice intrare - iesire LES, respectiv pentru legăturile electrice ale corpurilor de iluminat, cu acces facil și cu sistem de obturare glisabil pe verticală pentru a preintâmpina pierderea capacului ferestrei.

Stâlpii metalici sunt echipați cu o cutie de conexiuni în care se montează o siguranță de 4A, pentru protecția cablului de alimentare (CYAbY 3x2,5 mm²) pozat în interiorul stâlpului și a corpului de iluminat. Cutia de conexiuni va fi cu grad de protecție IP 54.

Alimentarea cu energie electrică a iluminatului public de pe cele două laturi ale arterei cu 4 benzi se va face cu linie electrică subterană (LES) de 0,4 kV astfel:

➤ stâlpii de iluminat de pe partea dreaptă a arterei sensul dinspre str. Academician Corneliu Micoși spre Blv. 3 August 1919 de la ultimul stâlp de iluminat existent pe blv. 3 August 1919 înainte de intersecție; cablu ACYAbY- F-1kV-5x16 mm².

➤ stâlpi de iluminat de pe partea stângă a arterei sensul dinspre str. Academician Corneliu Micoși spre Blv. 3 August 1919 de la primul stâlp de iluminat existent pe blv. 3 August 1919 de după intersecție; cablu ACYAbY- F-1kV-5x16 mm².

Al cincilea fir din cablul de alimentare se va lega la priza de pământ și la surubul destinat legării la pământ din echiparea fiecărui stâlp.

Tronson Intersecție Splaiul Nistrului- Bulevardul 3 August 1919-intersecție Splaiul Nistrului – strada JH Pestalozzi

Lucrări de demontare:

Splaiul Nistrului va deveni și pe acest tronson cu 4 benzi (două pe sens).

Se vor demonta:

- 7 stâlpi de beton pentru iluminat pe partea dreaptă sensul spre strada JH Pestalozzi;
- 2 stâlpi de lemn neutilizați pe partea dreaptă sensul spre strada JH Pestalozzi.

Lucrări de montaj

Iluminatul public se va realiza cu stâlpi metalici zincați la cald, cu o înălțime utilă de 9 m, montați în fundații de beton.

Stâlpi metalici vor fi amplasați pe o parte (8 buc.) și pe partea opusă (8buc.) a arterei de circulație în zona verde, în alternanță, la o distanță între ei de aprox. 30m.

Se vor utiliza corpuri de iluminat economice cu LED-uri, performante, cu puterea P=78W. Corpurile de iluminat propuse vor fi echipate cu surse LED, indice de redare al culorilor minim 70, temperatura de culoare 4000K-6500K, protejate la supratensiuni.

Rețeaua electrică de alimentare, se va realiza din instalațiile de iluminat stradal existente, în str. JH Pestalozzi prin grija beneficiarului și cu acordul S.C.ENEL.

Stâlpii vor fi prevăzuți cu o fereastră tehnologică pentru realizarea conexiunilor electrice intrare - iesire LES, respectiv pentru legăturile electrice ale corpurilor de iluminat, cu acces facil și cu sistem de obturare glisabil pe verticală pentru a preintâmpina pierderea capacului ferestrei.



Stâlpii metalici sunt echipați cu o cutie de conexiuni în care se montează o siguranță de 4A, pentru protecția cablului de alimentare (CYAbY 3x2,5 mm²) pozat în interiorul stâlpului și a corpului de iluminat.

Cutia de conexiuni va fi cu grad de protecție IP 54.

Alimentarea cu energie electrică a iluminatului public de pe cele două laturi ale arterei cu 4 benzi se va face cu linie electrică subterană (LES) de 0,4 kV astfel:

➤ stâlpii de iluminat de pe partea dreaptă a arterei sensul dinspre Blv.3 August 1919 spre str. JH Pestalozzi, de la ultimul stâlp de iluminat existent pe str. JH Pestalozzi înainte de intersecție: cablu ACYAbY- F-1KV-5x16 mm².

➤ stâlpi de iluminat de pe partea stângă a arterei sensul dinspre Blv.3 August 1919 spre str. JH Pestalozzi de la primul stâlp de iluminat existent pe str. JH Pestalozzi de după intersecție: cablu ACYAbY- F-1KV-5x16 mm².

Al cincilea fir din cablul de alimentare se va lega la priza de pământ și la surubul destinat legării la pământ din echiparea fiecărui stâlp.

Organizarea de șantier

Organizarea de șantier se va realiza pe partea carosabilă a străzii Splaiul Nistrul între strada Acad. Corneliu Miclosi și strada Dionisie Lință. Organizarea va fi delimitată strict de partea carosabilă a străzii.

Lucrările de organizare de șantier vor cuprinde:

- realizarea organizării de șantier prin împrejmuirea suprafeței necesare aproximativ 980 mp, împrejmuirea se va realiza cu panouri de gard metalice refolosibile.
- amplasarea construcțiilor provizorii necesare (barăci de unelete, barăci pentru personalul angajat, toalete ecologice, și amplasarea platformei de spălare a roților la intrare / ieșirea din organizarea de șantier);
- Amplasarea unei zone destinate garării utilajelor folosite în șantier, această zonă are suprafața din beton asfaltic, și va cuprinde gararea a maxim 3 utilaje (aceste sunt folosite concomitent în funcție de stadiul lucrărilor.)
- Constructorul va organiza un punct de acordare a primului ajutor pentru angajați, cât și mijloacele de comunicație rapidă sau de transport în cazul unui accident de muncă sau a îmbolnăvirii acestora

Etapele principale de execuție a organizării de șantier sunt:

- după predarea amplasamentului se va face trasarea pe teren;
- verificarea concordanței dintre proiect și situația pe teren;
- amenajare teren pentru organizare de șantier;
- amenajarea suprafeței de depozitare a materialelor;
- amenajarea suprafeței pentru depozitarea pământului;
- amenajarea suprafeței pentru parcare utilaje;
- alimentarea cu energie electrică a organizării de șantier;
- alimentare cu apă a organizării de șantier cu recipientelor imbuteliate ;
- împrejmuire în jurul organizării de șantier ;
- pichet PSI.



Amplasarea containerului, depozitului de materiale, zonelor pentru depozitarea deseurilor se va realiza astfel încat să nu fie stânjenit accesul la obiective care urmeaza a fi construite. La finalizarea lucrarilor acestea vor fi evacuate din santier si terenul adus la starea si forma prevazută în caietul de sarcini.

In cadrul organizarii de santier, se vor amenaja spatiu de birouri, complet mobilat si echipat, dotat cu sisteme de încălzire si aer conditionat pentru sedinte/intalniri zilnice, saptamanale si lunare. Pentru aceste birouri de pe santier, se vor asigura servicii de telecomunicatii, telefonie, fax, e-mail, internet. De asemenea se va asigura necesarul consumabilelor (consumabile de birou, imprimante), necesare derularii activitatilor, de întretinerea birourilor si de asigurarea tuturor utilitatilor.

Platforma destinata garării utilajelor, va fi pe partea carosabila a strazii (suprafata cu betona sflatic) si va asigura gararea a maxim 3 utilaje simultan, zona va fi prevăzută cu dotări împotriva scurgerii accidentale de hidrocarburi sau uleiuri din utilaje (se va prevedea o zona cu nisip). In incinta organizarii de santier este interzisa spalarea motoarelor sau subansamblelor utilajelor de lucru sau repararea acestora. Aces lucru se va putea realiza doar in unitati specializate. Utilajele vor fi aduse in santier cu platforme rutiere speciale.

Materialele de masă se vor aproviziona la baza de producție a Executantului și se vor aduce la lucrare numai pe măsura punerii lor în operă.

Se interzice deversarea apelor uzate în canalul Bega. Se vor monta toalete ecologice, care vor fi intretinute prin grija xxecutantului.

Este interzisă depozitarea dezordonată pe șantier a materialelor și a utilajelor. Depozitarea trebuie făcută în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare privind protecția muncii și PSI.

Dupa incheierea lucrarilor, zona ocupata pentru organizarea executiei lucrarilor va fi adusa la stare a initiala. Acest lucru presupune dezafectarea constructiilor provizorii si sitematizarea intregii zone conform prevederilor proiectului.

b) Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:
Nu este cazul.

c). Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:
În etapa de construire, resursele naturale folosite vor fi apa și nisipul/pietrișul. Consumul de apă va fi limitat strict la necesarul igienico-sanitar și cel pentru executarea lucrărilor de construcție.

-sol: suprafața afectată temporar de lucrări este 1,45 km.

-teren: categoria terenului este teren domeniul public;

-apă: nu este cazul

-biodiversitate: nu este cazul. Amplasarea obiectivului se va face în afara limitelor ariilor naturale protejate și zonelor cu habitate naturale.

d) Cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

-Deșeurile rezultate în etapa de execuție, se vor colecta pe tipuri, în recipiente standardizate, și se vor depozita în spații special amenajate.

-Se interzice amestecarea diferitelor categorii de deșeuri periculoase cu alte categorii de deșeuri periculoase sau cu alte deșeuri, substanțe ori materiale.

-Pământul va fi utilizat ca material de umplutura iar celelalte deșeurile din construcții , rezultate vor fi predate către unități autorizate de specialitate, în vederea valorificării sau eliminării.



-Deșeurile menajere rezultate pe perioada etapei de construcție și în timpul funcționării obiectivului, vor fi predate operatorului serviciului de salubritate desemnat la nivelul județului Timiș, în baza contractului de concesiune.

-Deșeurile reciclabile rezultate (lemn, metal, plastic) vor fi predate către unități autorizate de specialitate, în vederea valorificării.

-Deșeurile care nu au fost valorificate, vor fi supuse unei operațiuni de eliminare, în condiții de siguranță, conform cerințelor OUG92/2021 privind regimul deșeurilor, art. 20.

e) Poluarea și alte efecte negative:

• Aer

Emisiile de poluanți atmosferici, în perioada de execuție, au un caracter temporar, fiind generate de utilajele și instalațiile implicate în execuția proiectului, respectiv: pulberi, NO_x, CO, COV, CH₄ și CO₂. O sursă suplimentară de poluanți atmosferici va fi reprezentată de pulberi, generate prin realizarea lucrărilor aferente proiectului.

Pentru limitarea dispersiei pulberilor, suprafețele se vor stropi constant cu apă, acolo unde este posibil terenul se va împrejmuji cu un gard opac de 2 m. Se vor utiliza utilaje care detin motoare de ardere de ultima generație (cel puțin normă Euro 5).

Nu sunt necesare de instalatii pentru retinerea si dispersia poluantilor deoarece in perioadele cu vant puternic activitatile in santier se vor oprii, iar depozitele de materiale granulare se vor acoperii cu prelate de protectie.

In etapa de exploatare posibilele surse de poluare sunt:

- poluare atmosferică datorită emisiilor provenite de la vehicule și pulberilor antrenate de roțile vehiculelor;

Atat in perioada de construire cat si in perioada de exploatare se vor respecta valorile limită de emisie în aer, conform Ord. MAPPM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare.

• Apă

În perioada de execuție a lucrărilor nu vor fi realizate instalații de epurare sau preepurare a apelor uzate, aferente organizării de șantier.

În urma implementării proiectului:

Apele pluviale evacuate în canalul Bega se vor încadra în limitele maxime admisibile prevăzute de normativul NTPA-001/2002 din 28 februarie 2002 (*actualizat*) privind stabilirea limitelor de încărcare cu poluanți a apelor uzate industriale și urbane la evacuarea în receptorii naturali.

• Zgomot și vibrații

În perioada de execuție a lucrărilor, sursele de zgomot și vibrații vor avea un caracter temporar, acestea generând efecte locale și pe timp limitat. Poluarea fizică asociată proiectului în această etapă este determinată de zgomotul și vibrațiile generate de activitățile de execuție, precum și de traficul rutier.

In perioada etapei de constructie in vederea atenuarii nivelului de zgomot, executantul va lucra pe sectoare de drum limitate la lungimea de 100 m, pe care le va proteja cu garduri cu plasă , și panouri fonoabsorbante astfel încât la distanța de 3,0 m față de gard nivelul zgomotului produs să nu depășească valoarea limita prevazuta in legislatia in vigoare.



Pe perioada de exploatare a drumului in vederea atenuării zgomotului și vibrațiilor provenite din traficul de autovehicule, se va realiza stratul de uzură al imbrăcăminții rutiere din mixtură asfaltică stabilizată cu fibre (MASF 16), materialul permite reducerea zgomotului și vibrațiilor la rulajul anvelopelor. Pentru reducerea zgomotului provenit din motoarele autovehiculelor , prin plantațiile amplasate in zonele adiacente părții carosabile se permite absorbția zgomotului (plantații de gazon și vegetație). Valorile maxime potențiale ale nivelului de zgomot echivalent Lech = 70 db(A) pentru strazile de categoria tehnică II, la distanta de peste 5,00 m, valoarea se atenuază cu 30%.

Concomitent se va realiza pe zona verde nou proiectata dintre partea carosabila si trotuar , un gard viu plantat pe doua randuri ., acesta va atenua pe parcursul exploatarei drumului zgomotul produs de participantii la trafic.

» Nivelul de zgomot, atât în perioada de execuție a lucrărilor, cât și în perioada de funcționare, nu va depăși limitele admisibile conform prevederilor SR 10009:2017 privind “Acustica. Limitele admisibile ale nivelului de zgomot în mediul ambiant”.

• **Sol/subsol și ape freatice**

În faza de construcție, sursele potențiale de poluare a solului/subsolului și a apelor freatice sunt reprezentate de:

- depozitarea deșeurilor și a materialelor de construcție;
- scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianți și alte substanțe chimice de la autocamioane și echipamentele mobile rutiere și nerutiere.

În faza de funcționare nu se întrevăd riscuri de contaminare a solului/subsolului și apelor freatice, datorită existenței rețelelor de canalizare pentru apele uzate menajere, care vor fi construite etanș. Deșeurile menajere vor fi gestionate corespunzător (stocare temporară în europubele), pe o platformă special amenajată.

» Atât în perioada de execuție a lucrărilor, cât și în perioada de funcționare, pentru sol se vor respecta prevederile Ord. M.A.P.P.M. nr.756/1997 pentru aprobarea Reglementarii privind evaluarea poluării mediului, cu modificările și completările ulterioare.

f) Riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice:

-riscul de accident, ținându-se seama in special de substanțele și tehnologiile utilizate: nu este cazul;
-risc de alunecări de teren: terenul amplasamentului este plan, fara denivelari si nu este strabatut de canale sau parauri. Nu exista riscul producerii unei alunecari de teren in zona;

-seismicitatea: seismicitatea zonei Banat se caracterizează prin relativ numeroase cutremure cu magnitudine $M_w > 5$, dar fără să depășească $M_w 5.6$. Socurile mai puternice, care sunt de obicei urmate de secvențe de replici, apar grupate în timp (în ferestre de câteva luni).

În regiunea seismică Banat au fost descrise 4 zone seismice, Timisoara fiind situata în Zona Timisoara – Resita. Ultimul cutremur semnificativ, care a avut efecte ușoare asupra construcțiilor s-a produs în 07.02.2008 în zona Banloc ($M_w = 3.9$, $I = \text{VOMSK}$) (Oros 2010).

-riscul hidrologic de inundatii: amplasamentul nu se regăsește în zona cu risc de inundații.

g) Riscurile pentru sănătatea umană: nu există risc asupra sănătății populației prin implementarea acestui proiect.

Conform Notificarii de asistenta de specialitate de sanatate publica nr.15785/510/C/05.10.2021 emisa de DSP Timis ,, *in urma analizarii proiectului propus , avand in vedere concluziile si sub rezerva respectarii recomandarilor studiului de evaluare aimpactului asupra sanatatii, va comunicam ca acesta respecta prevederile ORD.M.Snr.119/2014 cu modificarile si completarile ulterioare pentru aprobarea normelor de igiena si sanatate publica privind mediul de viata al populatiei*”.



2) Amplasarea proiectului:

a) Utilizarea actuală și aprobată a terenului:
-folosințe actuale -teren arabil în intravilan, conform Certificatului de Urbanism nr. 3836/20.12.2019 prelungit pana la data de 1912.2021, emis de Primaria Municipiului Timisoara , destinația actuală: constructii si teren domeniul public.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relativă ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia: nu e cazul, nu se utilizează aceste resurse.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;

2. zone costiere și mediul marin: nu este cazul;

3. zone montane și forestiere: nu este cazul;

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: nu este cazul;

5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică: proiectul nu se suprapune peste arii naturale protejate;

6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri: aglomerarea Timisoara este încadrată în regimul de gestionare I pentru indicatorul particule în suspensie PM₁₀, conform Ordinului MM nr. 598/2018;

7. zonele cu o densitate mare a populației: proiectul se suprapune și cu zone cu densitate mare de populație, cu influență pozitivă asupra populației din aceste zone: amplasamentul proiectului este situat în municipiul Timisoara

8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu e cazul.

3) Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zonă geografică și dimensiunea– impact local ne semnificativ, proiectul nu produce un impact asupra zonei de locuit;

b) natura impactului: impact ne semnificativ;

c) natura transfrontalieră a impactului: nu e cazul, proiectul nu se regăsește în anexa 1 la Legea 22/2001 privind impactul transfrontieră, cu modificările și completările ulterioare;

d) intensitatea și complexitatea impactului: impact general redus, limitat la amplasamentul proiectului;

e) probabilitatea impactului: probabilitate redusă;

f) debutul, durată, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: impactul este redus și temporar pe întreaga durată de realizare a proiectului și de folosire a obiectivului .

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul;

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului: nu este cazul.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele: proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei



sălbatică, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu decizia justificată privind necesitatea elaborării studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, după caz, sunt următoarele: proiectul nu intră sub incidența art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Condițiile de realizare a proiectului sunt:

- Investiția se va realiza cu respectarea proiectului tehnic elaborat potrivit legii, a memoriului tehnic întocmit conform prevederilor Legii nr.292/2018, a legislației de mediu în vigoare și a mențiunilor din Certificatului de Urbanism nr. 3836/20.12.2019 prelungit până la data de 19.12.2021, emis de Primăria Municipiului Timișoara.

- La executarea lucrărilor se vor respecta normele legale în vigoare: sanitare, de prevenire și stingere a incendiilor, de protecția muncii și de gospodărire a apelor;

- Lucrările se vor desfășura cu respectarea condițiilor tehnice și a regimului juridic prevăzute prin actele de reglementare prealabile, emise de alte autorități: Notificare de asistență de specialitate de sănătate publică nr.15785/510/C/05.10.2021 emisă de DSP TIMIȘ, adresa nr.9005/20.08.2019 emisă de Municipiul Timișoara –Direcția Clădiri terenuri și dotări diverse II Vest, adresa nr.CDE2019-1195/15.02.2019 emisă de MUNICIPIUL TIMIȘOARA-DIRECȚIA DE MEDIU , AVIZ DE GOSPODĂRIRE A APELOR NR.54/21.02.2019 emis de AN APELE ROMANE-ABA BANAT, AVIZ DE GOSPODĂRIRE A APELOR NR.87/02.04.2020 emis de AN APELE ROMANE-ABA BANAT, Hotărârea nr.564 din data de 30.10.2018 privind aprobarea Studiului de Fezabilitate pentru obiectivul de investiție ”Amenajare Inelului de circulație , sector cuprins între STR.A Demetriade și Bv.J.H.Pestaozii construire pod rutier și pod pietonal peste Canalul Bega”, Aviz tehnic nr.61590/DT-ST/09.11.2018 emis de AQUATIM SA, adresa nr.26548/DT-T/10.12.2018 emis de AQUATIM SA, aviz nr.214231038/11.04.2018 emis de E-Distributie , extrase CF.nr.404791, 404885, 403053, 416439, 444623, 423812, 421572, 404822, 418336, 443437, 404798, aviz de principiu nr. 887/20.08.2018 emis de PRIMĂRIA TIMIȘOARA – DIRECȚIA DE MEDIU, Hotărârea nr.366 din data de 01.09.2020 privind DECLARAREA CA FIIND DE UTILITATE publică a lucrărilor aferente obiectivului de investiție ”Amenajare Inelului de circulație , sector cuprins între STR.A Demetriade și Bv.J.H.Pestaozii construire pod rutier și pod pietonal peste Canalul Bega”,

- Pe parcursul executării lucrărilor nu se vor taia arbori și nu vor fi afectate zonele verzi amenajate din zonă;

- Nu se vor evacua nici un fel de deșeuri în alte locuri, decât în spațiile special amenajate;

- Utilajele utilizate pe durata de realizare a lucrărilor, precum și mijloacele de transport, vor avea o stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de poluare a mediului înconjurător cu combustibil ori material lubrifiant direct sau indirect; la terminarea programului vor fi parcate pe o platformă de retragere utilaje, special amenajată;

- Nu se vor deteriora zonele învecinate perimetrului de desfășurare a lucrărilor;

- În perioada de execuție a lucrărilor vor fi stabilite zone de parcare a autovehiculelor și a utilajelor utilizate;

- Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării accidentale a factorilor de mediu pe toată durata execuției lucrărilor și implementării proiectului;

- Se vor lua măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi la depozitarea pământului rezultat din excavare;

- Evitarea pierderilor de materiale și substanțe cu potențial poluant în vederea eliminării poluării accidentale a apelor de suprafață și a apelor subterane;

- În cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la



decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipienți adecvați, și tratarea de către firme specializate;

- Se interzic lucrările de întreținere și reparații la utilajele și mijloacele de transport în cadrul obiectivului de investiții (acestea se vor realiza numai prin unități specializate autorizate);

- Lucrările vor fi executate fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații;

- Respectarea prevederilor Legii 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;

- Activitățile care produc mult praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va proceda la umectarea suprafețelor sau luarea altor măsuri (ex. împrejmuire cu panouri, acoperirea solului decopertat și depozitat temporar, etc.) în vederea reducerii dispersiei pulberilor în suspensie în atmosferă;

- Este interzisă părăsirea incintei organizării de șantier cu mijloacele de transport cu roțile/ caroseria autovehiculelor încărcate de noroi, în vederea evitării antrenării acestuia pe drumurile publice ;

- Materialele fine (pământ, balast, nisip) se vor transporta în autovehicule prevăzute cu prelate pentru împiedicarea împrăștierei acestora pe partea carosabilă;

- Nu se va degrada mediul natural sau amenajat, prin depozitari necontrolate de deseuri de orice fel;

- Managementul deșeurilor generate de lucrări va fi în conformitate cu legislația specifică de mediu și va fi în responsabilitatea titularului de proiect cât și a operatorului care realizează lucrările;

- Se vor realiza spații special amenajate pentru colectarea selectivă a tuturor categoriilor de deșuri produse (deșuri inerte, deșuri de ambalaje, deșuri metalice etc.), în conformitate cu prevederile OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;

- Depozitarea deșeurilor nevalorificabile se va face numai în locurile aprobate de administrația locală; deșeurile valorificabile (metalice, lemn, material plastic) vor fi predate către unități specializate autorizate;

- Măsuri care vor asigura ca la limita incintei să fie respectate valorile impuse prin SR 10009:2017 privind acustica și prin Ord. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;

Se vor verifica periodic utilajele și mijloacele de transport în ceea ce privește nivelul de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament, de zgomot și se vor pune în funcțiune numai cele care corespund cerințelor tehnice; se vor evita pierderile de carburanți sau lubrefianți la staționarea utilajelor;

- Alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate.

- Executantul va lua toate măsurile care se impun din punct de vedere al respectării și asigurării normelor *de Securitate la incendiu, Securitate și sănătate în muncă*, în sensul că vor fi asigurate materialele de intervenție în cazul unui eventual incendiu, precum și asigurarea nestingherită a accesului în zona de lucru a formațiilor de intervenție a pompierilor;

- Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării accidentale a factorilor de mediu pe toată durata execuției lucrărilor și implementării proiectului.

- Titularii pe numele cărora vor fi emise autorizații de construire și/sau desființări conform *Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții*, republicată, cu modificările și completările ulterioare, au obligația să gestioneze deșeurile din construcții și desființări, astfel încât să atingă progresiv, un nivel de pregătire pentru reutilizare, reciclare și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni de rambleiere care utilizează deșuri pentru a înlocui alte materiale, de minimum 70% din masa cantităților de deșuri nepericuloase provenite din activități de construcție și desființări, cu excepția materialelor geologice naturale definite la categoria 17 05 04 din anexa la Decizia Comisiei 2014/955/UE.

-La finalizarea lucrărilor de execuție toată suprafața amenajată ca spațiu verde va fi înscrisă în Cadastrul Verde al Municipiului Timișoara (suprafața înnierbată și aliniamentele de arbori).

-Se vor lua toate măsurile pentru întreținerea și asigurarea viabilității spațiului verde (suprafața înnierbată și arbori plantați) și înlocuirea arborilor cu rată de prindere scăzută;



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

B-dul Liviu Rebreanu, nr.18-18A, Timișoara, jud. Timiș, Cod 300210 Pag. 26/27

E-mail: office@apmtm.anpm.ro; Tel.0256.491.795; Fax. 0256. 201.005

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

-Se vor respecta prevederile Legii nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, cu modificările și completările ulterioare.

-Se vor respecta prevederile art. 71 (1) din OUG nr. 195/2005 aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, și anume: “Schimbarea destinației terenurilor amenajate ca spații verzi și/sau prevăzute ca atare în documentațiile de urbanism, reducerea suprafețelor acestora ori strămutarea lor este interzisă, indiferent de regimul juridic al acestora”.

Pentru acest proiect membrii CAT și-au exprimat puncte de vedere, în scris, atașate la documentație, care au stat la baza emiterii deciziei etapei de încadrare.

Nu au fost formulate observații din partea publicului pe toată perioada procedurii.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Prezentul act nu exonerează de răspundere titularul, proiectantul și/sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploatării acestora.

Nerespectarea prevederilor prezentei decizii emise de APM Timiș se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.

Avizat: Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații - Monica NITU

Întocmit: M. N



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

B-dul Liviu Rebreanu, nr.18-18A, Timișoara, jud. Timiș, Cod 300210 Pag. 27/27

E-mail: office@apmtm.anpm.ro; Tel.0256.491.795; Fax. 0256. 201.005

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