



## AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

### DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE Proiect din 05.08.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **Consiliul Județean Timiș**, Timișoara, B-dul Revoluției din 1989, nr. 17, jud. Timiș, înregistrată la APM Timiș cu nr. 11905RP/04.08.2023, cu ultimele completări înregistrate cu nr. 6731RP/29.07.2024 (anunțul 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,

**Agencia pentru Protecția Mediului Timiș decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică, din data de 11.07.2024, că proiectul **”Modernizare drum interjudețean DJ 684 pe traseul DN 68A (Coșava)-Tomești-Luncanii de Jos”**, propus a fi amplasat în comunele Curtea și Tomești, intravilan-localitățile Coșava, Curtea, Românești, Tomești, Colonia Fabricii, Luncanii de Jos, jud. Timiș, **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 decis 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 2 la pct. 13 a-orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului,**

**a<sub>1</sub>) 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;**

**a<sub>2</sub>) 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 nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului:**

#### **1. Caracteristicile proiectului:**

##### **a) Dimensiunea și concepția întregului proiect**

Proiectul prevede modernizarea drumului interjudețean DJ 684 pe traseul DN 68A (Coșava) - Tomești - Luncanii de Jos, prin reabilitarea elementelor existente și realizarea unui sistem rutier adecvat. Proiectul include lucrări de punere în siguranță a podurilor existente (realizarea lucrărilor de reparatii cu înlocuirea suprastructurii pentru 1 pod existent și înlocuirea a 6 poduri existente cu poduri noi), în conformitate cu concluziile expertizelor tehnice.

Lucrările propuse vor cuprinde: reabilitare sistem rutier, șanțuri, rigole, reparații și amenajări podețe, reabilitare poduri existente sau înlocuirea podurilor existente, acolo unde în baza

expertizei tehnice s-a stabilit necesitatea, amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale, lucrări privind siguranța circulației, lucrări la zidurile de sprijin existente și consolidare corpului drumului cu ziduri de sprijin noi acolo unde este cazul.

Obiectivul de investitie propus este amplasat in judetul Timiș, în extravilanul comunelor Curtea și Tomești, și în intravilanul localităților Coșava, Curtea, Românești, Tomești, Colonia Fabricii, Luncanii de Jos si are o lungime totala de 19189 m.

Toate lucrările se vor realiza pe ampriza existentă a drumului județean, iar în conformitate cu prevederile contractuale proiectul nu poate afecta alte suprafețe în afara celor ocupate în prezent de DJ 684.

### **Situația existentă**

In momentul de fata tronsonul de drum studiat se afla intr-o situatie precara dispozitivele de scurgere a apelor se afla intr-o situatie precare, fiind colmatate sau distruse, in unele zone fiind inexistente.

Imbracamintea asfaltica existenta este imbatranita prezentand numeroase defecte si degradari care duc la o utilizare in conditii total necorespunzatoare cerintelor de trafic actuale, la cresterea gradului de poluare si, nu in ultimul rand, la uzura accelerate a autovehiculelor participante.

Pe unele zone au aparut cedari ale structurii rutiere sau ale terenurilor din zona drumului sugerand compromiteri ale patului drumului, respectiv alunecari de teren, datorate cel mai probabil apelor pluviale infiltrate in corpul drumului

#### **POD 1 - KM 3+290**

Podul este amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 3+290 și asigură traversarea râului Bega-Poieni, și care se află în apropierea localității Românești, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este râul Bega-Poieni acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are două benzi de circulație cu lățimea de 3,90 m măsurată între cele două borduri prefabricate din beton, si doua trotuare cu lățimea de 1.00m, lățimea suprastructurii fiind de 10,20 m. Acesta este destinat circulației rutiere cât și pietonale. Lungimea podului este de 40,00m.

#### **POD 2 - KM 7+874**

Podului este amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 7+874 și asigură traversarea râului Bega-Luncani și care se află în localitatea Tomești, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este râul Bega-Luncani acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are două benzi de circulație cu lățimea de 4,35m măsurată între cele două borduri prefabricate din beton, si doua trotuare cu lățimea de 1.00m, lățimea suprastructurii fiind de 11,10m. Acesta este destinat circulației rutiere cât și pietonale, reprezentând unul dintre cele 7 poduri care asigură continuitatea drumului județean.

Lungimea podului este de 43,40m.

#### **POD 3 - KM 8+629**

Podul este amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 8+629 și care asigură traversarea râului Bega-Luncani și care se află în localitatea Tomești, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este râul Bega-Luncani acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are două benzi de circulație cu lățimea de 4,05m măsurată între cele două borduri prefabricate din beton, si doua trotuare cu lățimea de 1.00m, lățimea suprastructurii fiind de 10,55 m. Acesta este destinat circulației rutiere cât și pietonale, reprezentând unul dintre cele 7 poduri care asigură continuitatea drumului județean.

Lungimea podului este de 20,40m.

#### **POD 4 - KM 10+341**

Podul este amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 10+341 și asigură traversarea râului Bega-Luncani și care se află în localitatea Tomești, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este râul Bega-Luncani acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are două benzi de circulație cu lățimea de 3,98 m măsurată între cele două borduri prefabricate din beton, și două trotuare cu lățimea de 1.50m, lățimea suprastructurii fiind de 11,35 m. Acesta este destinat circulației rutiere cât și pietonale, reprezentând unul dintre cele 7 poduri care asigură continuitatea drumului județean.

Lungimea podului este de 23,00m.

#### **POD 5 - KM 10+710**

Podul este amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 10+710 și asigură traversarea râului Bega-Luncani, și care se află în intravilanul localității Tomești, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este râul Bega-Luncani acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are două benzi de circulație cu lățimea de 3,90 m măsurată între cele două borduri prefabricate din beton, și două trotuare cu lățimea diferită, în aval fiind de 1.20m iar amonte de 1.55 m, lățimea suprastructurii fiind de 11,15 m. Lungimea podului este de 11,00m.

#### **POD 6 - KM 10+955**

Podul existent amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 10+955 asigură traversarea râului Bega-Luncani, și care se află în intravilanul localității Tomești, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este râul Bega-Luncani acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are două benzi de circulație cu lățimea de 4,00 m măsurată între cele două borduri prefabricate din beton, și două trotuare cu lățimea diferită, în aval fiind de 1.00m iar amonte de 1.10 m, lățimea suprastructurii fiind de 10,60 m. Acesta este destinat circulației rutiere cât și pietonale, reprezentând unul dintre cele 7 poduri care asigură continuitatea drumului județean.

Lungimea podului este de 10,45m.

#### **POD 7 - KM 18+727**

Podul este amplasat pe drumul interjudețean DJ 684 la poziția kilometrică 18+727 și asigură traversarea pârâului Mare, și care se află în intravilanul localității Luncanii de Jos, județul Timiș.

Cursul de apă traversat este pârâul Mare acesta fiind afluent al râului Bega, amplasat paralel cu drumul județean DJ 684.

Podul are o singură bandă de circulație cu lățimea de 4,00 m măsurată între cele două timpane/coronamente, lățimea suprastructurii fiind de 7,90 m. Acesta este destinat circulației rutiere, reprezentând unul dintre cele 7 poduri care asigură continuitatea drumului județean.

Lungimea podului este de 7,10m.

Conform expertizei tehnice drumul județean este într-o continuă degradare datorită factorilor mecanici (autovehicule) meteorologice (zapada, inghet-dezghet, ploi) și a celor naturali (eroziuni) iar neglijarea acestora va influența pe termen lung atât siguranța participanților la trafic cât și punerea în pericol a locuitorilor care detin imobile în zona datorită riscului eroziunii taluzului. Apariția acestor fenomene prezentate anterior se datorează lipsei scurgerii apelor, creșterii traficului în zona, lipsa unei fundații adecvate, infiltrații etc.

#### **Situația propusă**

Lucrările de modernizare propuse a se executa pe tronsonul de drum județean DJ 684, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere al factorilor de mediu, cât și din punct de vedere socio-economic.

Terenurile pe care se vor executa lucrările analizate în cadrul prezentului memoriu, aparțin domeniului public, iar categoria de folosință este drum județean DJ 684 Coșava (DN68A) - Tomești - Luncanii de Jos (km 0+000 - 16+480 - intrare în Luncanii de Jos).

**Structura rutiera supla (în caseta) se va aplica pe porțiune unde nu există dala de beton existentă**

- strat de rulare, 5cm grosime după compactare, din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1 (cu agregate naturale de cariera prelucrate prin concasare și sortare);
- geocompozit cu rol de preluare a fisurilor

- strat de legătură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAD 22.4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1, (cu agregate naturale de cariera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat de fundatie superioara, 25 cm grosime dupa compactare, din piatra sparta;
- strat de fundatie, 30 cm grosime dupa compactare, din agregate naturale de balastiera;

**Structura rutiera semirigida (in caseta) se va aplica pe portiune unde există dala de beton existenta**

- strat de rulare, 5cm grosime după compactare, din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1 (cu agregate naturale de cariera prelucrate prin concasare si sortare);
- geocompozit cu rol de preluare a fisurilor
- strat de legătură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAD 22.4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1, (cu agregate naturale de cariera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat de baza, 8 cm grosime din anrobat bituminos AB 31.5;
- strat de fundatie superioara, 25 cm grosime dupa compactare, din balast stabilizat cu lianti hidraulici;
- strat de fundatie, 30 cm grosime dupa compactare, din agregate naturale de balastiera;

**Ranforsare sistem rutier existent**

- frezare sistem rutier pentru preluare denivelari 2 cm
- geocompozit cu rol de preluare a fisurilor
- strat de uzura, 5cm grosime după compactare, din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1 (cu agregate naturale de cariera prelucrate prin concasare si sortare);

Acostamentele se vor realiza având lățime de 1,00 m (din care 0,25m bandă de încadrare).

Pe zona benzii de încadrare, acostamentele se vor consolida cu aceeași structura rutieră ca și partea carosabilă. Pe restul lățimii acostamentele se vor împietruii cu strat de balast.

Panta transversală pe partea carosabila va avea profil de acoperiș, cu pante de 2,5%, iar acostamentele vor avea pantă de 2,5 % (lățimea consolidată) respectiv 4% (zona împietruită).

### Profilul transversal tip

Din punct de vedere al elementelor geometrice în profil transversal, drumul judetean se încadrează conform Ordinului 1295/2017, 1296/2017, STAS 863-1985, STAS 10144-2-92 cu următoarele caracteristici:

- categoria drumului:	drum judetean
- categoria tehnică:	IV
- viteza de proiectare:	60 km/h
- lungimea traseului proiectat:	19.189,00 m
- lățimea părții carosabile:	4.5 - 6.0 m
- lățimea platformei:	6.0 - 8.0 m
- latime ampriza	9.00 ÷ 12.00 m
- Tipul structurii rutiere:	suplă
- Zone verzi de lățime variabilă	

Profilul transversal în aliniament se va amenaja cu pantă tip acoperiș de 2,5% pe partea carosabilă.

### Scurgerea apelor

Dispozitivele de scurgere a apelor vor fi reabilitate astfel:

- Reprofilare șanturi de pământ pe o lungime de aproximativ 13091 m,
- Santuri pereate din beton C30/37 pe o lungime de aproximativ 2253 m,
- Rigole triunghiulare pereate din beton C30/37 pe o lungime de aproximativ 2303m,
- Rigole carosabile din beton C30/37 pe o lungime de aproximativ 590 m,

- Rigole de acostament din beton C30/37 pe o lungime de aproximativ 16498 m.

Scurgerea apelor pluviale de pe platforma drumului este asigurată prin șanțurile și rigolele cuprinse în proiect. Podețele existente pe drumul modernizat se vor înlocui cu podețe noi proiectate deoarece cele existente sunt într-o stare avansată de degradare. Podețele transversale proiectate vor fi Ø 800 mm având o lungime de minim 10 m și podețe de tip P2 și D5.

#### Amenajarea intersecțiilor, parcarilor și stațiilor de autobuz

Intersecțiile dintre drumurile laterale s-au amenajat ca intersecții în "T" sau "cruce" cu racordul părții carosabile la margine cu raze arce de cerc încercând să se respecte raza minimă de 3÷6 m acolo unde nu se impun exproprieri sau demolari.

Acestea se vor amenaja pe o lungime de 15 m dar nu mai mult de limita de proprietate detinută de către Beneficiar.

Se vor amenaja stațiile de autobuz existente. Structura rutieră a stațiilor de autobuz este aceeași cu a sistemului rutier folosit la drumurile laterale.

Acostamentele se vor împietri cu strat de balast.

Mai jos în format tabelar sunt informațiile aferente intersecțiilor propuse în cadrul proiectului

Centralizator drumuri laterale			
Nr. Crt	Denumire drum	Pozitii kilometrice	Amplasare stg/dr
1	Dj 684	0+107.71m	dreapta
2		0+207.88m	stanga
3		0+371.20m	dreapta
4		0+586.09m	dreapta
5		0+833.29m	stanga
6		0+834.02m	dreapta
7		1+110.33m	stanga
8		1+394.53m	dreapta
9		1+476.23m	dreapta
10		1+538.56m	stanga
11		1+713.80m	dreapta
12		1+845.24m	stanga
13		2+168.10m	stanga
14		2+374.92m	dreapta
15		2+487.02m	stanga
16		2+546.74m	dreapta
17		3+158.50m	stanga
18		3+188.97m	stanga
19		3+575.41m	stanga
20		3+627.10m	dreapta
21		3+751.14m	stanga
22		3+857.34m	dreapta
23		4+151.89m	stanga
24		4+199.27m	dreapta
25		4+401.41m	dreapta
26		4+520.00m	dreapta
27		4+520.03m	stanga
28		4+746.06m	dreapta
29		4+841.84m	dreapta
30		5+036.61m	stanga

Centralizator drumuri laterale			
Nr. Crt	Denumire drum	Pozitii kilometrice	Amplasare stg/dr
31		5+081.19m	dreapta
32		5+150.07m	dreapta
33		5+176.16m	dreapta
34		5+750.00m	stanga
35		6+744.58m	stanga
36		6+792.29m	dreapta
37		7+147.21m	dreapta
38		7+158.65m	stanga
39		7+329.02m	dreapta
40		7+355.67m	stanga
41		7+539.26m	dreapta
42		7+860.42m	stanga
43		7+893.12m	dreapta
44		8+170.45m	stanga
45		8+609.37m	dreapta
46		8+979.23m	dreapta
47		9+391.06m	stanga
48		9+429.10m	stanga
49		10+117.57m	stanga
50		10+134.22m	stanga
51		10+165.29m	stanga
52		10+166.37m	stanga
53		10+197.02m	stanga
54		10+213.77m	stanga
55		10+380.75m	dreapta
56		10+459.03m	dreapta
57		10+636.33m	stanga
58		10+669.34m	stanga
59		10+719.05m	stanga
60		10+877.81m	dreapta
61		10+892.00m	dreapta
62		10+929.42m	dreapta
63		10+938.73m	stanga
64		12+445.52m	stanga
65		14+694.19m	dreapta
66		16+821.91m	stanga
67		17+202.97m	dreapta
68		17+234.49m	dreapta
69		17+610.25m	stanga
70		17+739.45m	stanga
71		17+867.45m	dreapta
72		18+000.00m	stanga
73		18+444.00m	dreapta
74		18+507.83m	stanga
75		18+716.52m	dreapta
76		18+735.64m	stanga
77		19+051.72m	stanga

Statiile de autobuz se afla la urmatoarele pozitii kilometrice:

Centralizator statii de autobuz			
Nr. Crt	Denumire drum	Pozitie kilometrica	Amplasare stg/dr
1	DJ684	km 0+050	st
2		km 0+050	dr
3		km 3+075	dr
4		km 3+375	st
5		km 4+450	dr
6		km 9+450	dr
7		km 10+600	dr
8		km 10+600	st
9		km 19+100	st

Suprafata medie de asfalt aferenta unei statii de autobuz este de 88 mp/ statie.

#### Trotuare

Pentru a facilita siguranta pietonala a locuitorilor din zonele studiate si pentru siguranta participantilor la trafic se vor reface trotuarele și vor fi amenajate acolo unde este posibil trotuare cu lățimea minimă de 1 m, în conformitate cu expertiza tehnică.

Se vor reface trotuarele care vor fi executate in urmatoarele zone, pe o lungime totala de 1640 m:

- km 10+080 ÷ 10+950 - partea stanga - L = 870 m;
- km 10+180 ÷ 10+950 - partea dreapta - L = 770 m;

Acestea vor avea urmatoarea structura rutiera:

- o 12 cm beton C30/37 nu sunt sigur de structura asta rutiera!!!!
- o 15 cm strat de balast

Nu vor fi afectate spațiile verzi existente.

#### Lucrari de consolidare cu ziduri de sprijin

In situatiile in care este necesar, pentru asigurarea gabaritului drumului conform cerintelor pentru un drum judetean, respectiv platforma de 8,00 m, si protejarea terasamentului acestuia se vor amplasa ziduri din beton armat, pe o lungime de aproximativ 1478 m.

Zidurile de sprijin se vor amenaja în rambleu -  $h_{elev} = 1,50 \div 3,50$  m.

Pe toata lungimea zidurilor de sprijin de rambleu se vor monta parapete metalice.

De asemenea, sunt prevăzute lucrări de reparații la zidurile de sprijin existente pe o lungime de aproximativ 3982 m.

#### Lucrari de poduri

##### ➤ POD 1 - KM 3+290

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit execuția unui pod nou pe amplasamentul podului existent, care nu mai prezintă siguranță în utilizare.

Podul va avea următoarele caracteristici:

<b>POD PE GRINZI PREFABRICATE L = 30,00m, H = 1,80m</b>	
<b>Obstacol traversat:</b>	- <i>Râul Bega Poieni</i>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	- <i>Localitatea Românești, Comuna Tomești</i>
<b>Categoria drumului pe care este amplasat:</b>	- <i>drumul județean DJ 684</i>
<b>Schema statică</b>	- <i>grindă simplă rezemată</i>
<b>Oblicitate</b>	- <i>90°</i>

Lungime totală pod:	- $L=42,66m$
Lățime pod:	- parte carosabilă = $2 \times 3,90m = 7,80m$ - trotuare pietonale = $2 \times 1,50m = 3,00m$ - liasă parapet = $2 \times 0,25m = 0,50m$
După traseu:	- <i>aliniament</i>
Structura de rezistență a suprastructurii:	- 4 grinzi precomprimate - $L = 30m, H = 1,80m (C50/60)$ - placă de suprabetonare din beton armat, $h_{min}=15cm (C35/45)$
Deschidere	- $28.06m$
Calea pe pod:	- hidroizolație agrementată 1cm - strat de protecție a hidroizolației din BA8, $h=3.00cm$ - beton asfaltic BAP16, 4+4 cm
Infrastructura:	- 2 culei cu elevații din beton C30/37 și fundații din beton C25/30 - înălțime elevație culee C1: 4,40m - înălțime elevație culee C2: 4,75m - înălțime radier: 1,50m - lățime radier: 4,70m - lungime radier: 10,60m - fundații indirecte pe piloți: $\varnothing 1080 mm$
Rampe:	- beton asfaltic BA 16 - 5cm - beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm - strat din piatră spartă - 25cm - strat din balast - 30cm - umplutură din argilă compactată - racordare cu terasamentele cu sferturi de con cu casiuri și scări de acces, din beton armat C30/37

### Infrastructura

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de garda și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 6,00 m lungime.

Elevații culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimi cuprinse între 4,40 și 4,75 m. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dala de racordare a caii de pe pod cu rampele de acces. Lățimea culeelor va fi de 10,20 m, iar bancheta de rezemare va fi prevăzută cu aparate de rezem din neopren, dispozitive antiseismice și cuzinetai suprainaltați din beton armat C30/37.

Fundațiile culeelor sunt indirecte pe piloți  $\varnothing 1080 mm$ , din beton armat C30/37, cu lungimea de 12,00 m. Pentru fiecare culee se vor executa 8 piloți, așezați pe două randuri.

Piloții vor fi incastriți în stratul de argilă galbenă plastic vârstosă.

La partea superioară a pilozilor se va construi un radier din beton armat C30/37, ce va avea următoarele dimensiuni: 4,70 m - lățime, 10,60 m - lungime și 1,50 m - înălțime.

Toate suprafețele în contact cu pământul vor fi hidroizolate cu o soluție pe baza de bitum.

Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul exterior, se va aplica o vopsea anticorozivă. Înainte de aplicarea vopselei, toată suprafața va fi amorsată.

### Structura de rezistență a suprastructurii

Suprastructura podului nou va fi alcătuită construită cu 4 grinzi prefabricate din beton precomprimat prin postintindere  $L = 30,00 m, h = 1,80 m$ , tip „T”. Lungimea totală a podului va fi de 42,66 m.

Solidarizarea în plan orizontal a grinzilor principale se va realiza prin executia unei placi, turnate la nivelul talpilor superioare a grinzilor principale, dar pentru a se obține pantele transeversale pe cale de 2,50%, placa monolită va depăși grinzile cu 8 cm la extremitatea grinzilor marginale, iar în axul podului placa va avea grosimea totală de 38 cm. Placa se va executa din beton armat - clasa C35/45.



Solidarizarea in plan orizontal a grinzilor principale se va realiza prin executia a trei antretoaze, doua de reazem si una centrala. Antretoazele vor fi executate din beton armat precomprimat clasa C35/45.

Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 11,30 m, necesar pentru incadrarea urmatoarelor elemente:

- zona carosabila 3,90 m + 3,90 m = 7,80 m;
- doua trotuare pietonale cu latimea de 1,50 m fiecare;
- grinda parapetului pietonal - 2 x 0,25 m.

Placa de suprabetonare va fi executata in profil acoperis cu pante de 2,5%. In sens longitudinal podul va avea delivitatea de 1%.

#### **Calea pe pod**

Calea pe pod va fi alcatuita din:

- hidroizolatie termosudabila preformanta de tip „poliuretanică”, bicomponenta si/sau alte tipuri similare;
- strat de protectie al hidroizolatiei, format de beton asphaltic - BA8 - 3 cm grosime;
- mixtura asphaltica pe pod alcatuita din doua straturi de BAP16 - 4 cm.
- trotuarele vor fi executate denivelat si vor fi delimitate cu borduri din beton C35/45, cu sectiunea 20x25 cm;
- parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu sectiune deschisa;
- parapetul directional din otel zincat - tip H4b; Acesta va fi incastrat in umplutura trotuarului conform fisei producatorului. Pe toata lungimea podului, sub parapetul de protectie tip H4b, se va realiza o grinda din beton armat;
- dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi din otel si va avea o deschidere de 50 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea viabilitatea de 50 ani.
- se vor realiza cordoane de etansare in lungul podului la marginea partii carosabile in lungul bordurilor, de o parte si de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor si in lungul grinzii parapetului, la baza acesteia;
- marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbule si semnalizarea verticala.

#### **Racordarea cu terasamentele**

Racordarea podului cu terasamentele, se va realiza cu sferturi de con permeate.

Sferturile de con vor avea fundatii directe, executate sub forma unui bloc din beton simplu cu sectiunea transversal dreptunghiulara 0,50 m x 0,80 m. Grosimea pereului executat pe sferturile de con va fi de 20 cm, iar stratul din beton va fi turnat pe un strat din balast cu grosimea de 15 cm, astenut pe un strat din geotextile netesut.

In spatele culeelor se va executa un dren din bolovani, in sistem filtru invers. Drenul va fi infasurat cu un strat de geotextile netesut. Evacuarea apelor din spatele culeelor se va realiza cu ajutorul unei tevi din PVC cu diametrul de 110 mm, montata la centrul elevatiei culeei, prin corpul acesteia.

Inainte de montarea dalelor de racordare prefabricate cu lungimea de 6,00 m, se va executa un stratul de nisip quartos cu grosimea de 10 cm si prismul de piatra sparta de la partea inferioara a grinzilor de reazemare.

In spatele culeelor se vor monta dale prefabricate din beton armat C30/37 , cu lungimea de 6,00 m, care vor rezema pe consola culeei si grinda de reazemare cu sectiunea de 40x40 cm.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevazut pe drum (a se vedea volumul ”Drum”).

Pe zona rampelor de acces, se vor executa acostamente, alcatuite din piatra sparta.

La capetele podului se vor executa casiuri din beton simplu C35/45, cu grosimea de 15 cm si trepte de acces. Treptele de acces vor fi realizate din elemente prefabricate sau monolit, din beton simplu C35/45 si vor fi prevazute cu mana curenta.

Pe rampele de acces se va monta parapet directional tip H4b, pe lungimea de 25,00 m.

#### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa pe lungimea de 80,00 m in amonte si 45,00 m in zona aval.

Lucrarile constau in:

1. se va curata albia de vegetatie, arbori si arbusti pe lungimea totala de 125,00 m;
2. calibrarea si protectia albiei cu ziduri din gabioane;
3. protectie albie cu anrocamente.

Inainte de inceperea lucrarilor de calibrare a albie, aceasta trebuie curatata de vegetatie, arbori si arbusti. In acest scop se vor trasa si marca limita lucrarilor propuse prin proiect, iar arbori si arbusti pozitionati in aria marcata trebuie deffisati.

Calibrarea si protectia albiei se va realiza pe lungimea totala de 125,00 m, din care 80,00 m amonte si 45,00 m aval. Malurile albie minore vor fi protejate cu un zid din gabioane executat din trei randuri de gabioane, asezate pe o saltea de gabioane. Configuratia zidului de sprijin va fi dupa cum urmeaza:

- saltea din gabioane - 5,00x4,00x0,50 m;
- randul 1 de gabioane - 2,00x1,00x4,00 m;
- randul 2 de gabioane - 1,50x1,00x4,00 m;
- randul 3 de gabioane - 1,00x1,00x4,00 m;

Pe întreaga lungime a zidului din gabioane, in spatele acestuia se va monta un strat din geotextil netesut cu rol de filtrare. Fata zidului din gabioane va fi protejata cu un ecran din beton C25/30, cu grosimea de 15 cm.

La capetele zidului din gabioane se va executa un pinten din beton simplu cu grosimea de 50 cm, ce va urmari conturul zidului. In fata pintenului se va realiza o protectie cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protectiei va fi de 5,00 m atat zona amonte cat si in zona aval si va urmari conturul taluzului albiei.

#### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

La sfarsitul lucrarilor se vor realiza marcajele orizontale pe pod, cu vopsea cu aplicabilitate dedicata, pe baza de rasini acrilice in solvent, materiale de adaos pentru duritate, cum ar fi faina de quart si  $\alpha$ -corindon, aditivi speciali si solventi organici, ce contribuie la uscarea foarte rapida.

Pe toata lungimea parapetilor de tip H4b se vor monta catadioptrii reflectorizante.

#### **➤ POD 2 - KM 7+874**

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit execuția unui pod nou pe amplasamentul podului existent, care nu mai prezintă siguranță în utilizare.

Podul va avea urmatoarele caracteristici:

<b>POD PE GRINZI PREFABRICATE L = 14,00m, H = 0,72m</b>	
<b>Obstacol traversat:</b>	- <i>Râul Bega Luncani</i>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	- <i>Localitatea Tomești, Comuna Tomești</i>
<b>Categoria drumului pe care este amplasat:</b>	- <i>drumul județean DJ 684</i>
<b>Schema statică</b>	- <i>grindă simplu rezemată</i>
<b>Oblicitate</b>	- <i>40°</i>
<b>Lungime totală pod:</b>	- <i>L=51,14m (25,75m)</i>
<b>Lățime pod:</b>	- <i>parte carosabilă = 2 x 3,90m + 2 x 0,90 = 9,60m</i> - <i>trotuare pietonale = 2 x 1,50m = 3,00m</i> - <i>lisă parapet = 2 x 0,25m = 0,50m</i>
<b>După traseu:</b>	- <i>curbă</i>
<b>Structura de rezistență a suprastructurii:</b>	- <i>13 grinzi precomprimate GP 72-14 L = 14,00m, H =0,72m (C35/45)</i> - <i>placă de suprabetonare din beton armat, h<sub>min</sub>=15cm (C35/45)</i>
<b>Deschidere</b>	- <i>2 x 6,07m (12,12m)</i> - <i>1 x 6,26m (12,51m)</i>
<b>Calea pe pod:</b>	- <i>hidroizolație agrementată 1cm</i> - <i>strat de protecție a hidroizolației din BA8, h=3.00cm</i> - <i>beton asfaltic BAP16, 4+4 cm</i> - <i>2 culei cu elevații din beton C30/37 și fundații din beton</i>

<b>Infrastructura:</b>	<b>C25/30</b> - înălțime elevație culee C1: 4,72m - înălțime elevație culee C2: 5,08m - înălțime elevație pilă P1: 3,87m - înălțime elevație pilă P2: 3,96m - înălțime fundație culei: 3,00m - lățime fundație culei: 7,80m (3,90m) - înălțime fundație pilă: 3,00m - lățime fundație pilă: 7,00m (3,50m)
<b>Rampe:</b>	- beton asfaltic BA 16 - 5cm - beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm - strat din piatră spartă - 25cm - strat din balast - 30cm - umplutură din argilă compactată

### **Infrastructura**

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de garda și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 2,00 m lungime.

Elevații culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimi cuprinse între 4,72 și 5.08 m. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dala de racordare a caii de pe pod cu rampele de acces. Lățimea culeelor va fi de 14,10m (28,20m), iar bancheta de rezemare va fi prevăzută cu aparate de rezem din neopren, dispozitive antisismice și cuzinetai suprainalțati din beton armat C30/37.

Fundațiile culeelor sunt directe, din beton armat C25/30, cu lungimea de 14,30m (28,60m).

Culeele se realizează cu ziduri întoarse și console pentru dren și tuburi din PVC Ø110 (barbacane).

Toate elementele elevației care vor intra în contact cu terasamentul se vor hidroizola.

În spatele culeelor, se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil. Acesta va colecta apele în cuneta de la baza drenului. Cuneta se va amenaja în două ape, cu panta de 5%, astfel încât să dirijeze apele spre barbacane și evacuate în fața elevației.

Umplutura de pământ se execută provizoriu până la partea superioară a zidului de gardă, pentru a se realiza calea de acces pentru macaraua care montează grinzile principale prefabricate. Toate suprafețele în contact cu pământul vor fi hidroizolate cu o soluție pe baza de bitum.

### **Structura de rezistență a suprastructurii**

Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 13 grinzi prefabricate din beton precomprimat L = 14,00 m, h = 0,72 m, tip „GP72-14”. Lungimea totală a podului va fi de 51,14m (25,57m).

Solidarizarea în plan orizontal a grinzilor principale se va realiza prin executia unei plăci, turnate la nivelul talpilor superioare a grinzilor principale, placa monolită va depăși grinzile cu 8 cm la extremitatea grinzilor marginale, iar în axul podului placa va avea grosimea totală de 16 cm. Placa se va executa din beton armat - clasa C35/45.

Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 11,30m-15,60m, necesar pentru încadrarea următoarelor elemente:

- zona carosabilă 3,90 m + 3,90 m + 2 x 0,90 = 9,60 m;
- două trotuare pietonale cu lățimea de 1,50 m fiecare;
- grinda parapetului pietonal - 2 x 0,25 m.

Placa de suprabetonare va fi executată cu devers unic de 3,0%. În sens longitudinal podul va avea delivitatea de 1.00%.

### **Calea pe pod**

Calea pe pod va fi alcătuită din:

- hidroizolație termosudabilă preformantă de tip „poliuretanică”, bicomponentă și/sau alte tipuri similare;
- strat de protecție al hidroizolației, format de beton asfaltic - BA8 - 3 cm grosime;
- amestecul asfaltic pe pod alcătuit din: un strat de BAP16 - 4 cm și MAS16 - 4 cm;
- trotuarele vor fi executate denivelat și vor fi delimitate cu borduri din beton C35/45, cu secțiunea 20x25 cm;

- parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu sectiune deschisa;
- parapetul directional din otel zincat - tip H4b; Acesta va fi incastrat in umplutura trotuarului conform fisei producatorului. Pe toata lungimea podului, sub parapetul de protectie tip H4b, se va realiza o grinda din beton armat;
- dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi de tip etans si va avea o deschidere de 20 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea viabilitatea de 10 ani.
- se vor realiza cordoane de etansare in lungul podului la marginea partii carosabile in lungul bordurilor, de o parte si de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor si in lungul grinzii parapetului, la baza acesteia;
- marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbule si semnalizarea verticala.

#### **Racordarea cu terasamentele**

Racordarea podului cu terasamentele, se va realiza prin ziduri întoarse și aripi din beton armat. În spatele culeelor se va executa un dren din bolovani, in sistem filtru invers. Drenul va fi infasurat cu un strat de geotextile netesut. Evacuarea apelor din spatele culeelor se va realiza cu ajutorul unei tevi din PVC cu diametrul de 110 mm, montata la centrul elevatiei culeei, prin corpul acesteia. Înainte de montarea dalelor de racordare prefabricate cu lungimea de 4,00 m, se va executa un strat de nisip cuartos cu grosimea de 10 cm si prismul de piatra sparta de la partea inferioara a grinzilor de rezemare.

În spatele culeelor se vor monta dale prefabricate din beton armat C30/37, cu lungimea de 4,00 m, care vor rezema pe consola culeei si grinda de rezemare cu sectiunea de 40x40 cm. Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevazut pe drum (a se vedea volumul "Drum").

Pe zona rampelor de acces, se vor executa acostamente, alcatuite din beton.

Pe rampele de acces se va monta parapet directional tip H4b, pe lungimea de 16,00 m.

#### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa pe lungimea de 40,00 m în amonte și 40,00 m în zona aval.

Lucrarile constau in:

- curățarea albiei de vegetație, arbori si arbusti pe lungimea totala de 80,00 m;
- calibrarea si protectia albiei cu un pereu din beton;
- protectie albie cu anrocamente.
- execuție aripi și ziduri de sprijin

Inainte de inceperea lucrarilor de calibrare a albie, aceasta trebuie curatata de vegetatie, arbori si arbusti. In acest scop se vor trasa si marca limita lucrarilor propuse prin proiect, iar arbori si arbusti pozitionati in aria marcata trebuie defrisati.

Calibrarea si protectia albiei se va realiza pe lungimea totala de 56,00 m, din care 26,00 m amonte si 30,00 m aval.

Se va executa un pinten (grinda de capat) din beton simplu cu grosimea de 50 cm si 1,00 m inaltime, ce va urmari conturul zidului si al albiei. In fata pintenului se va realiza o protectie cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protectiei va fi de 3,00 m atat zona amonte cat si in zona aval si va urmari conturul pintenului.

#### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

La sfarsitul lucrarilor se vor realiza marcajele orizontale pe pod, cu vopsea cu aplicabilitate dedicata, pe baza de rasini acrilice in solvent, materiale de adaos pentru duritate, cum ar fi faina de quart si  $\alpha$ -corindon, aditivi speciali si solventi organici, ce contribuie la uscarea foarte rapida.

Pe toata lungimea parapetilor de tip H4b se vor monta catadioptrii reflectorizante.

#### **➤ POD 3 - KM 8+629**

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit realizarea lucrarilor de reparatii cu inlocuirea suprastructurii.

Podul va avea urmatoarele caracteristici:

#### **POD DALAT**

<b>Obstacol traversat:</b>	<b>- Râul Bega Luncani</b>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	<b>- Localitatea Tomești, Comuna Tomești</b>

Categoria drumului pe care este amplasat:	- drumul județean DJ 684
Schema statică	- <i>dălă continuă</i>
Oblicitate	- 53,5°
Lungime totală pod:	- L=27,80m
Lățime pod:	- parte carosabilă = 2 x 3,90m = 7,80m - trotuare pietonale = 2 x 1,50m = 3,00m
După traseu:	- <i>aliniament</i>
Structura de rezistență a suprastructurii:	- <i>dălă continuă</i>
Deschidere	1 x 8,26 m+ 1 x 8,20 m = 16,46 m
Calea pe pod:	- hidroizolație agrementată 1cm - strat de protecție a hidroizolației din BA8, h=3.00cm - beton asfaltic BAP16, 4+4 cm
Infrastructura:	- 1 pilă lamentală cu elevația din beton simplu și fundația din beton simplu - înălțime elevație pilă : 1,50m - 2 culei masive din beton simplu - înălțime elevație culee C1: 1,50m - înălțime elevație culee C2: 1,50m -lungime culee C1: 13,20m -lungime culee C2: 13,20m
Rampe:	- beton asfaltic BA 16 - 4cm - beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm - strat din piatră spartă - 25cm - strat din balast - 30cm - umplutură din argilă compactată

### Infrastructura

La nivelul culeelor si pilei se vor executa lucrări, in următoarea ordine tehnologica:

- Se executa sapatura in jurul pilei si culeelor in vederea realizarii lucrarilor de reparatii locale la nivelul fundatiilor, pe o adancime de 1,00 m.
- Se executa lucrari de reparatii locale la nivelul culeilor si a pilei
  - se demolează stratul de beton degradat;
  - se curăța de rugina barele de armatura corodate si se pasivizează;
  - se înlocuiesc barele de armatura puternic corodata (cu secțiunea transversala redusa prin coroziune, cu mai mult de 25%);
  - se închid fisurile si se injectează crăpăturile;
  - se executa subzidirea blocurilor de fundatii cu o grosime de 50 cm din beton armat C35/45. Conlucrarea acesteia cu fundatia existenta se va realiza cu ajutorul conectorilor metalici
  - se executa camasierea infrastructurii .Elevatia pilei si a culeelor va fi armata cu bare de armatura din BST 500S, solidarizate cu fundatia si cu elevatia cu ajutorul conectorilor incastrati in beton cu ajutorul rasinilor epoxidice. Camasierea va avea grosimea de 20 cm si se va realiza din beton C35/45, pe tot conturul pilei pana sub bancheta de rezemare;
- Se executa lucrari de refacere si de aducere la cota corespunzatoare a banchetelor de rezemare a pilelor si culeelor. Pentru acest lucru trebuie demontate fasiile cu goluri existente in etape pe cate jumătate de cale.
  - se demolează cca 20-30 cm din bancheta de rezemare;
  - se curăța de rugina barele de armatura si se pasivizează;
  - se monteaza armatura BST 500S
  - se reface bancheta cuzinetilor la cota corespunzatoare si se monteaza dispozitive de protectie antiseismica.

4. Zidurile intoarse si zidul de garda al culeelor vor fi adaptate la noua geometrie a podului. Adaptarea geometriei culeelor, la noua configuratie a podului, se va realiza cu beton armat C35/45
5. Se aplica o vopsea de protecție anticoroziva pe fata văzută conform prevederilor Normativ pentru protecția anticoroziva a elementelor din beton ale suprastructurilor podurilor expuse factorilor climatici, noxelor si acțiunii fundațiilor chimici utilizați pe timp de iarna - indicativ CD 139-2002.

#### **Structura de rezistență a suprastructurii**

Pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare, precum si pentru prelungirea duratei de viata a acestuia, sunt necesare o serie de lucrări dupa cum urmeaza:

1. Semnalizarea si devierea circulației pe un fir in zona podului (semaforizat).
2. Demontarea parapetelor pietonale și a grinzii de parapet din beton armat de pe firul in lucru.
3. Desfacerea cu atentie a sistemului rutier de pe pod (îmbrăcăminte, sapa, hidroizolatie, beton de panta, rosturi de dilatatie) până la nivelul superior al fâșiilor cu goluri;
4. Executia unei platforme de lucru in ampasamentul podului, realizata din balast si piatra sparta;
5. Demolarea antretoazelor de capat a fasiilor cu goluri;
6. Desfacerea si demontarea fasiilor de pe firul 1 (5 buc x 2 deschideri =10 buc)
7. Montarea de aparate de reazem din neopren pe bancheta cuzinetilor adaptata si refacuta la cota corespunzatoare.
8. Montarea grinzilor noi, cu corzi aderente de 9.50 m lungime, h = 0.52 m, cu oblicitate 53.50° - 16 buc ; (Nota: Lungimea exacta a grinzilor se va stabili in urma realizarii unui relevu al deschiderii, imediat dupa inceperea lucrarilor, si abia apoi se vor comanda grinzile noi)
9. Turnarea unei placi de suprabetonare (pentru marirea capacitatii portante a structurii de rezistenta), din beton clasa C35/45, care va pastra geometria drumului național si va include trotuarul si grinzile de parapet. Se va realiza in mod obligatoriu lacrimarul de la partea inferioara a (trotuarului) plăcii de suprabetonare. Placa de suprabetonare se va continua in dreptul pilei
10. Se aplica o vopsea de protecție anticoroziva pe fata văzută conform prevederilor Normativ pentru protecția anticoroziva a elementelor din beton ale suprastructurilor podurilor expuse factorilor climatici, noxelor si acțiunii fundațiilor chimici utilizați pe timp de iarna - indicativ CD 139-2002.
11. Se repeta lucrarile si pentru cealalta jumătate de cale.

#### **Calea pe pod**

Lucrările la nivelul caii pe pod se vor executa pe etajat pe jumătate din lățimea a podului, dupa cum urmeaza:

1. Placa de suprabetonare nou realizata va avea o latime de 11.30 m (0.25 +1.50+7.80+1.50+0.25).
2. Realizarea unei noi hidroizolatii preformante de tip „poliuretanică”, bicomponenta si/sau alte tipuri similare si a protecției acesteia cu beton asfaltic BA 8 - 3 cm grosime.
3. Executia mixturii asfaltice pe pod si pe trotuare: 2 x BAP16 - 4 cm grosime.
4. Trotuarele vor fi executate denivelat si vor fi delimitate cu borduri din beton C35/45, cu sectiunea 20x25 cm;
5. Parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu sectiune deschisa;
6. Parapetul direccional din otel zincat - tip H4b; Acesta va fi incastrat in umplutura trotuarului conform fisei producatorului. Pe toata lungimea podului, sub parapetul de protectie tip H4b, se va realiza o grinda din beton armat;
7. Executia unor noi dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, pe cele doua culei. dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi din otel si va avea o deschidere de 50 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatatie vor avea viabilitatea de 50 ani.
8. Tratarea cu vopsele speciale de proiectie anticoroziva a intradosului si a fetelor exterioare a grinzilor care alcatuiesc structura de rezistenta.
9. Se vor realiza cordoane de etansare in lungul podului la marginea partii carosabile in lungul bordurilor, de o parte si de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor si in lungul grinzii parapetului, la baza acesteia;
10. Marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbule si semnalizarea verticala.

#### **Racordarea cu terasamentele**

1. Demolare imbracaminte asfaltica existenta;
2. Sapatura in spatele culeelor;

3. Realizarea consolelor drenului din beton simplu C25/30;
4. Realizarea consolelor pentru rezemarea dalelor de racordare din beton armat C35/45;
5. Refacerea hidroizolatiei in spatele culeelor, cu solutie pe baza de birum, aplicata in doua straturi;
6. Refacerea drenului cu bolovani de rau in sistem filtru invers;
7. Montare geotextil in spatele drenului;
8. Executie umplutura cu balast in spatele drenului;
9. Executia racordarii podului cu terasamentele (dale prefabricate din beton armat C35/45 - L = 4,00 m + grinda de rezemare cu sectiunea de 40x40 cm);
10. Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevazut pe drum (a se vedea volumul "Drum").
  - strat din balast - 30 cm grosime
  - strat din piatra sparta- 25 cm grosime;
  - strat binder din BAD22.4 - 6 cm grosime;
  - strat uzura din BA16 - 4 cm grosime;
11. Se realizeaza subzidirea blocului de fundatie a zidului de moloane existent cu beton clasa C35/45 in grosime de 50 cm.
12. Se realizeaza camasuirea zidului din moloane existent in lungul rampelor cu beton clasa C35/45, armat cu plasa sudata 100x100x8 mm. Camasuirea are o grosime de 30 cm si o lungime de 20 m, conlucrarea cu zidul din moloane realizandu-se prin conectori metalici. La partea superioara a zidului reparat se va monta parapet de protectie tip H4.
13. la finalizarea lucrarilor toate suprafetele in contact cu mediul inconjurator vor fi protejate cu vopsea anticoroziva pentru beton;
14. Se executa marcajul rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbule si semnalizarea verticala.

#### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa pe lungimea de 50,00 m în amonte și 30,00 m în zona aval de pod. Lucrarile constau in:

- curățarea albiei de vegetație, arbori si arbusti pe lungimea totala de 80,00 m;
- calibrarea si protectia albiei cu un pereu din beton;
- protectie albie cu anrocamente.
- execuție aripi și ziduri de sprijin

Inainte de inceperea lucrarilor de calibrare a albie, aceasta trebuie curatata de vegetatie, arbori si arbusti. In acest scop se vor trasa si marca limita lucrarilor propuse prin proiect, iar arbori si arbusti pozitionati in aria marcata trebuie defrisati.

Calibrarea si protectia albiei se va realiza pe lungimea totala de 37,50 m, din care 19,50 m amonte si 18,00 m aval.

Se va executa un pinten (grinda de capat) din beton simplu cu grosimea de 50 cm si 1,00 m inaltime, ce va urmari conturul zidului si al albiei. In fata pintelului se va realiza o protectie cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protectiei va fi de 3,00 m atat zona amonte cat si in zona aval si va urmari conturul pintelului.

#### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

Se execută marcajele și semnalizarea rutieră și se deschide podul nou pentru circulația rutieră și pietonală.

#### **➤ POD 4 - KM 10+341**

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit execuția unui pod nou cu suprastructura din beton, pe amplasamentul podului existent, care nu mai prezintă siguranță în utilizare.

Podul va avea urmatoarele caracteristici:

<b>POD PE GRINZI PREFABRICATE L = 24,00m, H = 1,05m</b>	
<b>Obstacol traversat:</b>	- <i>Râul Bega Luncani</i>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	- <i>Localitatea Colonia Fabricii, Comuna Tomești</i>
<b>Categoria drumului pe care este amplasat:</b>	- <i>drumul județean DJ 684</i>

Schema statică	- grindă simplu rezemată
Oblicitate	- 50°
Lungime totală pod:	- L=31.00m (26,75m)
Lățime pod:	- parte carosabilă = 2 x 3,90m = 7,80m - trotuare pietonale = 2 x 1,50m = 3,00m - lisă parapet = 2 x 0,25m = 0,50m
După traseu:	- aliniament
Structura de rezistență a suprastructurii:	- 8 grinzi precomprimate GP 105-30 L = 24m, H =1,05m (C35/45) - placă de suprabetonare din beton armat, h <sub>min</sub> =15cm (C35/45)
Deschidere	- 21,66m (15,32m)
Calea pe pod:	- hidroizolație agrementată 1cm - strat de protecție a hidroizolației din BA8, h=3.00cm - beton asfaltic BAP16, 4+4 cm
Infrastructura:	- 2 culei cu elevații din beton C30/37 și fundații din beton C25/30 - înălțime elevație culee C1: 3,70m - înălțime elevație culee C2: 3,74m - înălțime radier: 1,50m - lățime radier: 6,65m(4,70m) - lungime radier: 15,00m(10,60m) - fundații indirecte pe piloți: Ø1080 mm
Rampe:	- beton asfaltic BA 16 - 5cm - beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm - strat din piatră spartă - 25cm - strat din balast - 30cm - umplutură din argilă compactată

### **Infrastructura**

Fundațiile culeelor sunt indirecte pe piloti Ø1080 mm, din beton armat C30/37, cu lungimea de 12,00 m. Pentru fiecare culee se vor executa 8 piloti, așezați pe doua randuri.

La partea superioara a pilotilor se va construi un radier din beton armat C30/37, ce va avea urmatoarele dimensiuni: 4,70m(6,65m) - lățime 10,60m(15,00m) - lungime și 1,50 m - înălțime.

Toate suprafețele in contact cu pamantul vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Elevatia culeelor se realizeaza din beton armat clasa C30/37cu latimea de 2,25m(2,10m), lungimea de 10,15m(14,30m) si inaltimea de 3,70m și respectiv 3,74m.

Se executa banchetele de rezemare, zidurile de garda si zidurile intorse la noile cote din proiect formate din beton armat C30/37.

Zidurile intoarse au o lungime de 3.50m(2,50m), o grosime de 0.35m si sunt realizate din beton armat clasa C30/37.

Bancheta de reazemare are o latime de 1.55m(1,10m) este prevazuta cu cuzineti din beton armat si face corp comun cu elevatia culeelor.

Zidul de garda este prevazut cu consola pentru montarea dalelor de racordare.

Pe toate suprafețele in contact cu pamantul se va aplica o hidroizolatie cu o solutie pe baza de bitumen 2 straturi.

Pe toata suprafata de beton aflata in contact cu mediul inconjurator, se va aplica o vopsea anticoroziva conform prevederilor Normativ pentru protecția anticoroziva a elementelor din beton ale suprastructurilor podurilor expuse factorilor climatici, noxelor si acțiunii fondanților chimici utilizați pe timp de iarna - indicativ CD 139-2002.

Inainte de aplicarea vopselei, toata suprafata va fi amorsata.

### **Structura de rezistență a suprastructurii**



Suprastructura podului nou va fi alcatuita construita cu 8 grinzi prefabricate din beton precomprimat L = 24,00 m, h = 1,05 m, tip „GP105-30”. Lungimea totala a podului va fi de 29,10 m(26,75m).

Solidarizarea in plan orizontal a grinzilor principale se va realiza prin executia unei placi, turnate la nivelul talpilor superioare a grinzilor principale, dar pentru a se obtine pantele transeversale pe cale de 2,50%, placa monolita va depasi grinzile cu 8 cm la extremitatea grinzilor marginale, iar in axul podului placa va avea grosimea totala de 26 cm. Placa se va executa din beton armat - clasa C35/45.

Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 11,30 m, necesar pentru incadrarea urmatoarelor elemente:

- zona carosabila 3,90 m + 3,90 m = 7,80 m;
- doua trotuare pietonale cu latimea de 1,50 m fiecare;
- grinda parapetului pietonal - 2 x 0,25 m.

Placa de suprabetonare va fi executata in profil acoperis cu pante de 2,5%. In sens longitudinal podul va avea delivitatea de 1.41%.

### **Calea pe pod**

Calea pe pod va fi alcatuita din:

- hidroizolatie termosudabila preformanta de tip „poliuretanică”, bicomponenta si/sau alte tipuri similare;
- strat de protectie al hidroizolatiei, format de beton asfaltic - BA8 - 3 cm grosime;
- mixtura asfaltica pe pod alcatuita din: un strat de BAP16 - 4 cm si un strat de MAS16 - 4 cm;
- trotuarele vor fi executate denivelat si vor fi delimitate cu borduri din beton C35/45, cu sectiunea 20x25 cm;
- parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu sectiune deschisa;
- parapetul directiona din otel zincat - tip H4b; Acesta va fi incastrat in umplutura trotuarului conform fisei producatorului. Pe toata lungimea podului, sub parapetul de protectie tip H4b, se va realiza o grinda din beton armat;
- dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi de tip etans si va avea o deschidere de 20 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea viabilitatea de 10 ani.
- se vor realiza cordoane de etansare in lungul podului la marginea partii carosabile in lungul bordurilor, de o parte si de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor si in lungul grinzii parapetului, la baza acesteia;
- marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastica cu microbule si semnalizarea verticala.

### **Racordarea cu terasamentele**

Racordarea podului cu terasamentele, se va realiza prin ziduri întoarse și aripi din beton armat.

Aripile vor avea fundatii directe, executate sub forma unui bloc din beton armat cu sectiunea transversal dreptunghiulara 1,70 m x 2,00 m.

În spatele culeelor se va executa un dren din bolovani, in sistem filtru invers. Drenul va fi infasurat cu un strat de geotextile netesut. Evacuarea apelor din spatele culeelor se va realiza cu ajutorul unei tevi din PVC cu diametrul de 110 mm, montata la centrul elevatiei culeei, prin corpul acesteia. Înainte de montarea dalelor de racordare prefabricate cu lungimea de 6,00 m, se va executa un strat de nisip cuartos cu grosimea de 10 cm si prismul de piatra sparta de la partea inferioara a grinzilor de rezemare.

În spatele culeelor se vor monta dale prefabricate din beton armat C30/37, cu lungimea de 6,00 m, care vor rezema pe consola culeei si grinda de rezemare cu sectiunea de 40x40 cm.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevazut pe drum (a se vedea volumul ”Drum”).

Pe zona rampelor de acces, se vor executa acostamente, alcatuite din beton.

Pe rampele de acces se va monta parapet directiona tip H4b, pe lungimea de 25,00 m.

### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa pe lungimea de 40,00 m în amonte și 30,00 m în zona aval.

Lucrarile constau in:

- curățarea albiei de vegetație, arbori si arbusti pe lungimea totala de 70,00 m;

- calibrarea si protectia albiei cu un pereu din beton;
- protectie albie cu anrocamente.
- execuție aripi și ziduri de sprijin

Înainte de începerea lucrărilor de calibrare a albiei, aceasta trebuie curățată de vegetație, arbori și arbuști. În acest scop se vor trasa și marca limita lucrărilor propuse prin proiect, iar arbori și arbuști poziționați în aria marcată trebuie defrișați.

Calibrarea și protecția albiei se va realiza pe lungimea totală de 18,00 m, din care 9 m amonte și 9 m aval.

Se va executa un pînten (grînda de capăt) din beton simplu cu grosimea de 50 cm și 1,00 m înălțime, ce va urmări conturul zidului și al albiei. În fața pîntenului se va realiza o protecție cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protecției va fi de 3,00 m atât zona amonte cât și în zona aval și va urmări conturul pîntenului.

#### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

La sfârșitul lucrărilor se vor realiza marcajele orizontale pe pod, cu vopsea cu aplicabilitate dedicată, pe baza de rasini acrilice în solvent, materiale de adaos pentru duritate, cum ar fi făina de cuarț și  $\alpha$ -corindon, aditivi speciali și solvenți organici, ce contribuie la uscarea foarte rapidă.

Pe toată lungimea parapetilor de tip H4b se vor monta catadioptrii reflectorizante.

#### ➤ **POD 5 - KM 10+710**

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit execuția unui pod nou cu suprastructura din beton, pe amplasamentul podului existent, care nu mai prezintă siguranță în utilizare.

Podul va avea următoarele caracteristici:

<b>POD PE GRINZI PREFABRICATE L = 10,00m, H = 0,42m</b>	
<b>Obstacol traversat:</b>	- <i>Râul Bega Luncani</i>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	- <i>Localitatea Colonia Fabricii, Comuna Tomești</i>
<b>Categoria drumului pe care este amplasat:</b>	- <i>drumul județean DJ 684</i>
<b>Schema statică</b>	- <i>grîndă simplu rezemată</i>
<b>Oblicitate</b>	- <i>50°</i>
<b>Lungime totală pod:</b>	- <i>L=17,80m (19,69m)</i>
<b>Lățime pod:</b>	- <i>parte carosabilă = 2 x 3,90m = 7,80m</i> - <i>trotuare pietonale = 2 x 1,55m = 3,10m</i> - <i>lisă parapet = 2 x 0,25m = 0,50m</i>
<b>După traseu:</b>	- <i>aliniament</i>
<b>Structura de rezistență a suprastructurii:</b>	- <i>16 grinzi precomprimate GP 42-10 L = 10m, H =0,42m (C35/45)</i> - <i>placă de suprabetonare din beton armat, h<sub>min</sub>=15cm (C35/45)</i>
<b>Deschidere</b>	- <i>8.72m</i>
<b>Calea pe pod:</b>	- <i>hidroizolație agrementată 1cm</i> - <i>strat de protecție a hidroizolației din BA8, h=3.00cm</i> - <i>beton asfaltic BAP16, 4+4 cm</i>
<b>Infrastructura:</b>	- <i>2 culei cu elevații din beton C30/37 și fundații din beton C25/30</i> - <i>înălțime elevație culee C1: 3,35m</i> - <i>înălțime elevație culee C2: 3,50m</i> - <i>înălțime fundație: 2,50m</i> - <i>lățime fundație: 4,31m (3,30m)</i> - <i>lungime fundație: 13,58m (10,40m)</i>
<b>Rampe:</b>	- <i>beton asfaltic BA 16 - 5cm</i> - <i>beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm</i> - <i>strat din piatră spartă - 25cm</i>

- strat din balast - 30cm - umplutură din argilă compactată
--

### **Infrastructura**

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de garda și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 3,70 m lungime.

Podul va fi construit oblic 50° față de axul drumului.

Elevații culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimea de 3,50 și 3.35. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dala de racordare a caii de pe pod cu rampele de acces.

Lungimea culeelor va fi de 10,20m (10,56m), iar lățimea va fi de 1,25m (1,53m)

Fundațiile culeelor sunt directe, din beton armat C25/30, cu lungimea de 10,40m (10,87m).

Culeele se realizează cu ziduri întoarse și console pentru dren și tuburi din PVC Ø110 (barbacane).

Toate elementele elevației care vor intra în contact cu terasamentul se vor hidroizola.

În spatele culeelor, se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil. Acesta va colecta apele în cuneta de la baza drenului. Cuneta se va amenaja în două ape, cu panta de 5%, astfel încât să dirijeze apele spre barbacane și evacuate în fața elevației.

Umplutura de pământ se execută provizoriu până la partea superioară a zidului de gardă, pentru a se realiza calea de acces pentru macaraua care montează grinzile principale prefabricate.

### **Structura de rezistență a suprastructurii**

Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 16 grinzi GP 42-10, prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente L = 10,0 m, h = 0,42 m, tip „T” întors, peste care se va turna o placă de suprabetonare din beton armat monolit - clasa C35/45.

Lungimea totală a podului va fi de 17,70 m.

Placă de suprabetonare va asigura un gabarit de 11,40 m, necesar pentru încadrarea următoarelor elemente:

- zona carosabilă 3,90 m + 3,90 m = 7,80 m (podul este poziționat în aliniament);
- două trotuare pietonale cu lățimea de 1,55 m fiecare;
- grinda parapetului pietonal - 2 x 0,25 m.

Placă de suprabetonare va fi executată cu devers unic pe sensul de mers, având panta de 2,5 %. În sens longitudinal podul va avea delivitatea de 1,50 %.

Bancheta de rezemarea a infrastructurilor va avea lățimea de 0.65m.

### **Calea pe pod**

Calea pe pod va fi alcătuită din:

- hidroizolație termosudabilă preformantă de tip „poliuretanică”, bicomponentă și/sau alte tipuri similare;
- strat de protecție al hidroizolației, format de beton asfaltic - BA8 - 3 cm grosime;
- mixtura asfaltică pe pod alcătuită din: un strat de BAP16 - 4 cm și un strat de MAS16 - 4 cm;
- trotuarele vor fi executate denivelat și vor fi delimitate cu borduri din beton C35/45, cu secțiunea 20x25 cm;
- parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu secțiune deschisă;
- parapetul direcțional din oțel zincat - tip H4b; Acesta va fi încadrat în umplutura trotuarului conform fișei producătorului. Pe toată lungimea podului, sub parapetul de protecție tip H4b, se va realiza o grindă din beton armat;
- dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi de tip etans și va avea o deschidere de 20 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea viabilitatea de 10 ani.
- se vor realiza cordoane de etansare în lungul podului la marginea părții carosabile în lungul bordurilor, de o parte și de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor și în lungul grinzii parapetului, la baza acestora;
- marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastică cu microbule și semnalizarea verticală.

### **Racordarea cu terasamentele**

Racordarea podului cu terasamentele, se va realiza prin ziduri întoarse și aripi din beton armat.

Aripile vor avea fundatii directe, executate sub forma unui bloc din beton armat cu sectiunea transversal dreptunghiulara 1,25 m x 1,30 m.

În spatele culeelor se va executa un dren din bolovani, in sistem filtru invers. Drenul va fi infasurat cu un strat de geotextile netesut. Evacuarea apelor din spatele culeelor se va realiza cu ajutorul unei tevi din PVC cu diametrul de 110 mm, montata la centrul elevatiei culeei, prin corpul acesteia.

Înainte de montarea dalelor de racordare prefabricate cu lungimea de 4,00 m, se va executa un strat de nisip cuartos cu grosimea de 10 cm si prismul de piatra sparta de la partea inferioara a grinzilor de rezemare.

În spatele culeelor se vor monta dale prefabricate din beton armat C30/37, cu lungimea de 4,00 m, care vor rezema pe consola culeei si grinda de rezemare cu sectiunea de 40x40 cm.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevazut pe drum (a se vedea volumul "Drum").

Pe zona rampelor de acces, se vor executa acostamente, alcatuite din beton.

Pe rampele de acces se va monta parapet direccional tip H4b, pe lungimea de 5,00 m.

### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa pe lungimea de 28,00 m în amonte și 18,50 m în zona aval.

Lucrarile constau in:

- curățarea albiei de vegetație, arbori si arbusti pe lungimea totala de 46,50 m;
- calibrarea si protectia albiei cu un pereu din beton
- protectie albie cu anrocamente aval
- execuție aripi și ziduri de sprijin

Inainte de inceperea lucrarilor de calibrare a albie, aceasta trebuie curatata de vegetatie, arbori si arbusti. In acest scop se vor trasa si marca limita lucrarilor propuse prin proiect, iar arbori si arbusti positionati in aria marcata trebuie defrisati.

Calibrarea si protectia albiei se va realiza pe lungimea totala de 28,50 m, din care 13,00 m amonte și 15,5 m aval. Malurile albiei minore vor fi protejate cu un zid din beton armat.

Pe intreaga lungime a zidului de sprijin din beton armat, in spatele acestuia se va monta un strat din geotextil netesut cu rol de filtrare.

La capetele zidului se va executa un pinten (grinda de capat) din beton simplu cu grosimea de 50 cm si 1,00 m inaltime, ce va urmari conturul zidului si al albiei. In fata pintenului se va realiza o protectie cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protectiei va fi de 3,00 m în zona aval si va urmari conturul pintenului.

### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

La sfarsitul lucrarilor se vor realiza marcajele orizontale pe pod, cu vopsea cu aplicabilitate dedicata, pe baza de rasini acrilice in solvent, materiale de adaos pentru duritate, cum ar fi faina de quart si  $\alpha$ -corindon, aditivi speciali si solventi organici, ce contribuie la uscarea foarte rapida.

Pe toata lungimea parapetilor de tip H4b se vor monta catadioptrii reflectorizante.

### **➤ POD 6 - KM 10+955**

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit execuția unui pod nou cu suprastructura din beton, pe amplasamentul podului existent, care nu mai prezintă siguranță în utilizare.

Podul va avea urmatoarele caracteristici:

<b>POD PE GRINZI PREFABRICATE L = 10,00m, H = 0,42m</b>	
<b>Obstacol traversat:</b>	- <i>Râul Bega Luncani</i>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	- <i>Localitatea Colonia Fabricii, Comuna Tomești</i>
<b>Categoria drumului pe care este amplasat:</b>	- <i>drumul județean DJ 684</i>
<b>Schema statică</b>	- <i>grindă simplu rezemată</i>
<b>Oblicitate</b>	- <i>70°</i>
<b>Lungime totală pod:</b>	- <i>L=16,70m (17,76m)</i>
<b>Lățime pod:</b>	- <i>parte carosabilă = 1 x 3,90m + 1 x 6,25m = 10,15m</i> - <i>trotuare pietonale = 2 x 1,55m = 3,10m</i> - <i>lisă parapet = 2 x 0,25m = 0,50m</i>

După traseu:	- curbă
Structura de rezistență a suprastructurii:	- 20 grinzi precomprimate GP 42-10 L = 10m, H = 0,42m (C35/45) - placă de suprabetonare din beton armat, $h_{min}=15cm$ (C35/45)
Deschidere	- 8,30m (8,83m)
Calea pe pod:	- hidroizolație agrementată 1cm - strat de protecție a hidroizolației din BA8, h=3.00cm - beton asfaltic BAP16, 4+4 cm
Infrastructura:	- 2 culei cu elevații din beton C30/37 și fundații din beton C25/30 - înălțime elevație culee C1: 4,15m - înălțime elevație culee C2: 4,45m - înălțime fundație: 3,00m - lățime fundație: 3,88m (3,65m) - lungime fundație: 12,80m (13,62m)
Rampe:	- beton asfaltic BA 16 - 5cm - beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm - strat din piatră spartă - 25cm - strat din balast - 30cm - umplutură din argilă compactată - racordare cu terasamentele cu sferturi de con cu casiuri și scări de acces, din beton armat C30/37

### Infrastructura

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de garda și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 3,83 m lungime.

Podul va fi construit oblic  $70^\circ$  față de axul drumului.

Elevații culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimea de 3,50 și 3.60. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dala de racordare a caii de pe pod cu rampele de acces. Lungimea culeelor va fi de 12,60m (13,41m), iar lățimea va fi de 1,20m (1,28m)

Fundațiile culeelor sunt directe, din beton armat C25/30, cu lungimea de 12,80m (13,62m).

Culeele se realizează cu ziduri întoarse și console pentru dren și tuburi din PVC Ø110 (barbacane). Toate elementele elevației care vor intra în contact cu terasamentul se vor hidroizola.

În spatele culeelor, se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil. Acesta va colecta apele în cuneta de la baza drenului. Cuneta se va amenaja în două ape, cu panta de 5%, astfel încât să dirijeze apele spre barbacane și evacuate în fața elevației.

Umplutura de pământ se execută provizoriu până la partea superioară a zidului de gardă, pentru a se realiza calea de acces pentru macaraua care montează grinzele principale prefabricate.

### Structura de rezistență a suprastructurii

Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 20 grinzi GP 42-10, prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente L = 10,0 m, h = 0,42 m, tip „T” întors, peste care se va turna o placă de suprabetonare din beton armat monolit - clasa C35/45.

Lungimea totală a podului va fi de 17,76 m.

Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 13,75 m, necesar pentru încadrarea următoarelor elemente:

- zona carosabilă 3,90 m + 6,25 m = 10,15 m (podul este poziționat în curbă);
- două trotuare pietonale cu lățimea de 1,55 m fiecare;
- grinda parapetului pietonal - 2 x 0,25 m.

Placa de suprabetonare va fi executată cu devers unic, având panta de 4,2 %. În sens longitudinal podul va avea declivitatea de 2,15 %.

Bancheta de rezervă a infrastructurilor va avea lățimea de 0.60m.

### Calea pe pod

Calea pe pod va fi alcătuită din:

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

Adresa B-dul. Liviu Rebreanu, nr.18-18A, Timișoara, Cod Poștal 300210

Tel.: +4 0256 491 795

e-mail: [office@apmtm.anpm.ro](mailto:office@apmtm.anpm.ro)

website: <http://apmtm.anpm.ro>

- hidroizolație termosudabilă preformantă de tip „poliuretanică”, bicomponentă și/sau alte tipuri similare;
- strat de protecție al hidroizolației, format de beton asfaltic - BA8 - 3 cm grosime;
- amestecul asfaltic pe pod alcătuit din: un strat de BAP16 - 4 cm și un strat de MAS16 - 4 cm;
- trotuarele vor fi executate denivelat și vor fi delimitate cu borduri din beton C35/45, cu secțiunea 20x25 cm;
- parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu secțiune deschisă;
- parapetul direcțional din oțel zincat - tip H4b; Acesta va fi încastrat în umplutura trotuarului conform fișei producătorului. Pe toată lungimea podului, sub parapetul de protecție tip H4b, se va realiza o grindă din beton armat;
- dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi de tip etans și va avea o deschidere de 20 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea viabilitatea de 10 ani.
- se vor realiza cordoane de etansare în lungul podului la marginea părții carosabile în lungul bordurilor, de o parte și de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor și în lungul grinzii parapetului, la baza acestuia;
- marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastică cu microbule și semnalizarea verticală.

#### **Racordarea cu terasamentele**

Racordarea podului cu terasamentele, se va realiza prin ziduri întoarse și aripi din beton armat și șferturi de con pereate cu beton.

Aripile vor avea fundații directe, executate sub forma unui bloc din beton armat cu secțiunea transversală dreptunghiulară 1,25 m x 2,15 m.

În spatele culeelor se va executa un dren din bolovani, în sistem filtru invers. Drenul va fi înfășurat cu un strat de geotextil netesut. Evacuarea apelor din spatele culeelor se va realiza cu ajutorul unei tevi din PVC cu diametrul de 110 mm, montată la centrul elevației culeei, prin corpul acesteia. Înainte de montarea dalelor de racordare prefabricate cu lungimea de 4,00 m, se va executa un strat de nisip cuarțos cu grosimea de 10 cm și prismul de piatră spartă de la partea inferioară a grinzilor de rezemare.

În spatele culeelor se vor monta dale prefabricate din beton armat C30/37, cu lungimea de 4,00 m, care vor rezema pe consola culeei și grindă de rezemare cu secțiunea de 40x40 cm.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevăzut pe drum (a se vedea volumul „Drum”).

Pe zona rampelor de acces, se vor executa acostamente, alcătuite din beton.

Pe rampele de acces se va monta parapet direcțional tip H4b, pe lungimea de 5,00 m.

#### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa lucrări pe lungimea de 40,00 m în amonte și 25,00 m în zona aval.

Lucrările constau în:

- curățarea albiei de vegetație, arbori și arbuști pe lungimea totală de 65,00 m;
- calibrarea și protecția albiei cu un perete din beton
- protecție albie cu anrocamente amonte și aval
- execuție aripi și ziduri de sprijin

Înainte de începerea lucrărilor de calibrare a albiei, aceasta trebuie curățată de vegetație, arbori și arbuști. În acest scop se vor trasa și marca limita lucrărilor propuse prin proiect, iar arbori și arbuști poziționați în aria marcată trebuie deținuți.

Calibrarea și protecția albiei se va realiza pe lungimea totală de 53,50 m, din care 34,50 m amonte și 19,00 m aval. Malurile albiei minore vor fi protejate cu un zid din beton armat.

Pe întreaga lungime a zidului de sprijin din beton armat, în spatele acestuia se va monta un strat din geotextil netesut cu rol de filtrare.

La capetele zidului se va executa un pînten (grindă de capăt) din beton simplu cu grosimea de 50 cm și 1,10 m înălțime, ce va urmări conturul zidului și al albiei. În fața pîntenului se va realiza o protecție cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protecției va fi de 3,00 m atât în zona amonte cât și în zona aval și va urmări conturul pîntenului.

#### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

La sfarsitul lucrarilor se vor realiza marcajele orizontale pe pod, cu vopsea cu aplicabilitate dedicata, pe baza de rasini acrilice in solvent, materiale de adaos pentru duritate, cum ar fi faina de cuarț și  $\alpha$ -corindon, aditivi speciali și solvenți organici, ce contribuie la uscarea foarte rapida. Pe toata lungimea parapetilor de tip H4b se vor monta catadioptrii reflectorizante.

#### ➤ **POD 7 - KM 18+727**

Pentru acest pod în urma expertizei tehnice, s-a stabilit execuția unui pod nou cu suprastructura din beton, pe amplasamentul podului existent, care nu mai prezintă siguranță în utilizare.

Podul va avea următoarele caracteristici:

<b>POD PE GRINZI PREFABRICATE L = 8,00m, H = 0,42m</b>	
<b>Obstacol traversat:</b>	- <i>Pârâul Mare</i>
<b>Localitatea cea mai apropiată:</b>	- <i>Localitatea Luncanii de Jos, Comuna Tomești</i>
<b>Categoria drumului pe care este amplasat:</b>	- <i>drumul județean DJ 684</i>
<b>Schema statică</b>	- <i>grindă simplă rezemată</i>
<b>Oblicitate</b>	- <i>90°</i>
<b>Lungime totală pod:</b>	- <i>L=14,70m</i>
<b>Lățime pod:</b>	- <i>parte carosabilă = 2 x 3,00m = 6,00m</i> - <i>trotuare pietonale = 2 x 1,00m = 2,00m</i> - <i>lisă parapet = 2 x 0,25m = 0,50m</i>
<b>După traseu:</b>	- <i>aliniament</i>
<b>Structura de rezistență a suprastructurii:</b>	- <i>12 grinzi precomprimate GP 42-10 L = 8,00m, H = 0,42m (C35/45)</i> - <i>placă de suprabetonare din beton armat, h<sub>min</sub>=15cm (C35/45)</i>
<b>Deschidere</b>	- <i>7,00m</i>
<b>Calea pe pod:</b>	- <i>hidroizolație agrementată 1cm</i> - <i>strat de protecție a hidroizolației din BA8, h=3.00cm</i> - <i>beton asfaltic BAP16, 4+4 cm</i>
<b>Infrastructura:</b>	- <i>2 culei cu elevații din beton C30/37 și fundații din beton C25/30</i> - <i>înălțime elevație culee C1: 3,00m</i> - <i>înălțime elevație culee C2: 3,10m</i> - <i>lungime culei: 7,80m</i> - <i>înălțime fundație: 2,50m</i> - <i>lățime fundație: 3,50m</i> - <i>lungime fundație: 8,00m</i>
<b>Rampe:</b>	- <i>beton asfaltic BA 16 - 5cm</i> - <i>beton asfaltic BAD 22.4 - 6cm</i> - <i>strat din piatră spartă - 25cm</i> - <i>strat din balast - 30cm</i> - <i>umplutură din argilă compactată</i>

#### **Infrastructura**

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de garda și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 3,30 m lungime.

Podul va fi construit oblic 90° față de axul drumului.

Elevații culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimea de 3,00 și 3,10. Culeele se execută cu drenuri din piatră brută și dala de racordare a caii de pe pod cu rampele de acces.

Lungimea culeelor va fi de 7.80, iar lățimea va fi de 1,15m.

Fundațiile culeelor sunt directe, din beton armat C25/30, cu lungimea de 8.00m.

Culeele se realizează cu ziduri întoarse și console pentru dren și tuburi din PVC Ø110 (barbacane).

Toate elementele elevației care vor intra în contact cu terasamentul se vor hidroizola.

În spatele culeelor, se va realiza un dren din piatră brută, învelit în geotextil. Acesta va colecta apele în cuneta de la baza drenului. Cuneta se va amenaja în două ape, cu panta de 5%, astfel încât să dirijeze apele spre barbacane și evacuate în fața elevației.

Umplutura de pământ se execută provizoriu până la partea superioară a zidului de gardă, pentru a se realiza calea de acces pentru macaraua care montează grinzile principale prefabricate.

### **Structura de rezistență a suprastructurii**

Suprastructura podului nou va fi alcatuită din 12 grinzi GP 42-10, prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente  $L = 8,00$  m,  $h = 0,42$  m, tip „T” întors, peste care se va turna o placa de suprabetonare din beton armat monolit - clasa C35/45.

Lungimea totală a podului va fi de 14,70 m.

Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 8,50 m, necesar pentru încadrarea următoarelor elemente:

- zona carosabilă  $3,00$  m +  $3,00$  m =  $6,00$  m (podul este poziționat în aliniament);
- două trotuare pietonale cu lățimea de  $1,00$  m fiecare;
- grinda parapetului pietonal -  $2 \times 0,25$  m.

Placa de suprabetonare va fi executată cu devers unic pe sensul de mers, având panta de 2,5 %. În sens longitudinal podul va avea delivitatea de 1,25 %.

Bancheta de rezemarea a infrastructurilor va avea lățimea de 0.55m.

### **Calea pe pod**

Calea pe pod va fi alcatuită din:

- hidroizolație termosudabilă performantă de tip „poliuretanică”, bicomponentă și/sau alte tipuri similare;
- strat de protecție al hidroizolației, format de beton asfaltic - BA8 - 3 cm grosime;
- mixtura asfaltică pe pod alcatuită din: un strat de BAP16 - 4 cm și un strat de MAS16 - 4 cm;
- trotuarele vor fi executate denivelat și vor fi delimitate cu borduri înalte.
- parapetul pietonal va fi executat din profile metalice zincate, cu secțiune deschisă.
- dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație pe carosabil va fi de tip etans și va avea o deschidere de 20 mm; Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea viabilitatea de 10 ani.
- se vor realiza cordoane de etansare în lungul podului la marginea părții carosabile în lungul bordurilor, de o parte și de alta a dispozitivelor de acoperire a rosturilor și în lungul grinzii parapetului, la baza acesteia.
- marcaj rutier orizontal cu vopsea termoplastică cu microbule și semnalizarea verticală.

### **Racordarea cu terasamentele**

Racordarea podului cu terasamentele, se va realiza prin ziduri întoarse și ziduri de sprijin din beton armat.

Zidurile de sprijin vor fi realizate de lângă culee și vor avea fundații directe, executate sub forma unui bloc din beton cu secțiunea transversală trapezoidală  $1,54$  m x  $1,47$  m.

În spatele culeelor se va executa un dren din bolovani, în sistem filtru invers. Drenul va fi înfășurat cu un strat de geotextile netesut. Evacuarea apelor din spatele culeelor se va realiza cu ajutorul unei tevi din PVC cu diametrul de 110 mm, montată la centrul elevației culeei, prin corpul acesteia.

Înainte de montarea dalelor de racordare prefabricate cu lungimea de 4,00 m, se va executa un strat de nisip cuarțos cu grosimea de 10 cm și prismul de piatră spartă de la partea inferioară a grinzilor de rezemare.

În spatele culeelor se vor monta dale prefabricate din beton armat C30/37, cu lungimea de 4,00 m, care vor rezema pe consola culeei și grinda de rezemare cu secțiunea de  $40 \times 40$  cm.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi executat la fel ca cel prevăzut pe drum.

Pe zona rampelor de acces, se vor executa acostamente, alcatuite din beton

### **Amenajări ale albiei**

La nivelul albiei se vor executa pe lungimea de 20,00 m în amonte și 40,00 m în zona aval.



Lucrarile constau in:

- se va curata albia de vegetatie, arbori si arbusti pe lungimea totala de 60,00 m;
- calibrarea si protectia albiei cu un pereu din beton.
- protectie albie cu anrocamente în aval

Inainte de inceperea lucrarilor de calibrare a albie, aceasta trebuie curatata de vegetatie, arbori si arbusti. In acest scop se vor trasa si marca limita lucrarilor propuse prin proiect, iar arbori si arbusti pozitionati in aria marcata trebuie deffisati.

Calibrarea si protectia albiei se va realiza pe lungimea totala de 54,30 m, din care 17.60 m amonte si 36.70 m aval. Malurile albie minore vor fi protejate cu un zid din beton armat.

Pe intreaga lungime a zidului de sprijin din beton armat, in spatele acestuia se va monta un strat din geotextil netesut cu rol de filtrare.

La capatul zidului în aval se va executa un pinten (grinda de capat) din beton simplu cu grosimea de 50 cm si 1,10 m inaltime, ce va urmări conturul zidului si al albiei.

In fata pintenului se va realiza o protectie cu anrocamente (cu greutatea de min 300 kg/buc). Lungimea protectiei va fi de 3,00 m în zona aval si va urmari conturul pintenului.

În amonte se va realiza un parag de fund din beton simplu C30/37 cu secțiune trapezoidală 0.50m partea superioară, 1.00m partea inferioară, înalțimea pragului de fund va fi de 2.50m iar lungimea de 7.00m.

#### **Semnalizarea și deschiderea circulației pe pod**

La sfarsitul lucrarilor se vor realiza marcajele orizontale pe pod, cu vopsea cu aplicabilitate dedicata, pe baza de rasini acrilice in solvent, materiale de adaos pentru duritate, cum ar fi faina de quart si  $\alpha$ -corindon, aditivi speciali si solventi organici, ce contribuie la uscarea foarte rapida.

Vopseaua trebuie sa aiba o rezistenta deosebita la uzura, abraziune si trafic intens, la hidrocarburi ca benzine si uleiuri, dar si la apa, iar destinatia principala (specificata de producator) sa fie pentru efectuarea de marcaje stradale sau pietonale (trebuie sa aiba adaos de micro-perle din sticla pentru marcaje reflectorizante), marcare parcare sau delimitarea diverselor zone de circulatie pe beton sau asfalt.

#### **Bilant teritorial:**

Obiectivul de investitie propus este amplasat in judetul Timiș, în extravilanul comunelor Curtea și Tomești, și în intravilanul localităților Coșava, Curtea, Românești, Tomești, Colonia Fabricii, Luncanii de Jos si are o lungime totala de 19189 m.

#### **Echiparea edilitară:**

Apa potabilă necesară personalului va fi achiziționată din comerț.

Pe perioada lucrărilor de execuție, pentru angajați vor fi amplasate toalete ecologice. Toaletele ecologice vor fi vidanjate periodic, în baza unui contract cu o firmă specializată în vidanjare și igienizarea acestui tip de toalete. Astfel pe amplasamentul proiectului și al organizării de șantier nu vor exista surse generatoare de impact semnificativ asupra calității apelor.

Avand in vedere caracteristicile proiectului, implementarea acestuia nu presupune racordarea la utilitati - alimentare cu apa, canalizare, electricitate, gaz.

Rețelele de utilitati idenficate ulterior pe traseul drumului județean existent, se vor proteja în conformitate cu specificatiile mentionate in avizele obtinute de le operatorii, însă acest fapt va fi necesar doar în situații excepționale, pentru că rețelele de utilități din zonă sunt deja adaptate la aliniamentul drumului județean existent.

#### **Organizarea de șantier**

Locația pe care vor fi amplasate dotările aferente organizării de șantier se găsește pe o suprafață totală de maxim 50 mp, pe un teren pus la dispoziție de autoritățile locale, în zona intersecției cu drumul agricol (parcela cu nr. cadastral 401275).

Dotari principale ale organizarii de santier:

- Birouri, depozit, parcare autoturisme
- dotari pentru protecție în situații de urgență.

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

Adresa B-dul. Liviu Rebreanu, nr.18-18A, Timișoara, Cod Poștal 300210

Tel.: +4 0256 491 795

e-mail: [office@apmtm.anpm.ro](mailto:office@apmtm.anpm.ro)

website: <http://apmtm.anpm.ro>

Pagină 25 din 34

- grupuri sanitare de tip ecologic care vor fi vidanțate periodic, astfel încât să se asigure că apele uzate menajere nu vor avea un impact semnificativ asupra mediului.

Organizarea de șantier va fi dotată cu containere pentru colectarea tuturor tipurilor de deșeuri rezultate pe perioada realizării lucrărilor.

Pentru a evita producerea și răspândirea prafului în și din incinta organizării de șantier, se va asigura stropirea (pulverizarea cu apă) a suprafețelor.

Se va asigura curățarea roților autovehiculelor/utilajelor care părăsesc șantierul pentru a preveni murdărirea căilor publice.

**B).Cumularea cu alte proiecte:** nu au fost identificate proiecte derulate de autoritățile locale, care pot avea un impact cumulat cu proiectul propus.

### **C).Utilizarea resurselor naturale:**

-Resursele naturale utilizate pentru realizarea lucrărilor proiectate sunt:

- pamant;
- agregate naturale (nisip, balast, piatră spartă etc).

-apă:consumul de apă va fi limitat strict la necesarul igienico-sanitar și cel pentru executarea lucrărilor de construcție;

-teren:, extravilan, intravilan.

-biodiversitate:nu este cazul;

### **D) Cantitatea și tipurile de deșeuri generate/ gestionate:**

În etapa de execuție:

- 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.

- deșeurile rezultate din lucrările de construcție -pământul, nisipul, vor fi utilizate ca materiale de umplutură, iar celelalte deșeuri rezultate din construcții 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 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 OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, art. 20, aprobată prin Legea nr. 17/2023.

### **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: NO<sub>x</sub>, CO, COV, CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub> și pulberile generate de lucrările propuse din proiect (excavații și încărcarea materialului excavat în vederea transportului către locurile de depozitare, traficul aferent lucrărilor de construcții, sursele mobile de combustie specifice transportului auto)

Activitățile de execuție care se constituie în surse de poluanți atmosferici sunt:

- îndepărtarea vegetației spontane pe sectorul afectat de lucrările proiectate;
- frezarea unor componente existente;
- demolarea podului existent;
- depozitarea materialelor;
- activități specifice lucrărilor de execuție elemente proiect (lucrări de drum, lucrări de pod, lucrări de consolidare etc.);
- asternere straturi balast și asfalt.

**În perioada de execuție a lucrărilor 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.**

*In perioada de operare a obiectivului propus prin prezentul proiect, activitatea ce se va constitui în sursa de poluare va fi traficul rutier cu emisii reduse de particule și de poluanți specifici gazelor de esapament, ce se constituie într-o sursă liniară nedirijată.*

#### **Adaptarea la schimbările climatice**

Proiectul prevede adoptarea de măsuri pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv adoptarea de măsuri pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Punerea în aplicare a proiectului nu va fi afectată de schimbările climatice, pentru că a luat în considerare toate riscurile și a inclus soluții tehnice de adaptare la riscurile generate de schimbările climatice.

Proiectul este adaptat la schimbările climatice, iar apariția evenimentelor extreme generate de variabilele climatice nu poate determina riscuri majore de funcționare.

Proiectul nu va influența vulnerabilitatea climatică a persoanelor și activelor din vecinătatea sa.

Proiectul va avea un impact extrem de redus asupra climei, neavând potențialul să influențeze schimbări climatice sau variații ale indicatorilor climatici pe amplasament.

Astfel obiectivul nu prezintă o vulnerabilitate semnificativă la schimbările climatice, ținând cont că au fost incluse toate măsurile și lucrările tehnice pentru tratarea riscurilor climatice identificate și nu necesită alte lucrări suplimentare de protecție și adaptare la schimbările climatice.

De asemenea, proiectul nu are capacitatea de a influența semnificativ nivelul emisiilor GES în zona proiectului.

Concluzia analizei privind imunizarea climatică, după derularea etapei 1 examinare, a fost că proiectul nu necesită o evaluare detaliată a amprente de carbon, având în vedere că operarea proiectului generează sub 20000 tone de CO<sub>2</sub>e/an.

Proiectul nu generează un impact suplimentar asupra emisiilor și nu poate influența negativ variabilele climatice, dimpotrivă realizarea lui va susține procesul de atenuare climatică.

Proiectul nu implică activități care pot determina creșterea emisiilor GES în zonă, nu va influența în mod semnificativ cererea de energie și include soluții pentru utilizarea surselor regenerabile de energie.

În perioada de funcționare posibilele surse de poluanți atmosferici pot fi reprezentate de autovehiculele care vor tranzita nodul rutier, secțiunea de autostradă și drumul județean conectate de acesta.

- **Apa**

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

Din activitatea specifică de realizare a lucrărilor proiectate vor rezulta ape uzate menajere de la grupurile sanitare (tip toalete ecologice), amenajate pentru personalul de execuție.

Debitul de ape uzate menajere a fost estimat la un maxim de 0.15 mc/zi, având în vedere că acestea vor fi amplasate în fronturile de lucru.

Toalete ecologice vor fi vidanjate periodic, în baza unui contract cu o firmă specializată în vidanjare și igienizarea acestui tip de toalete. Astfel pe amplasamentul proiectului și al organizării de șantier nu vor exista surse generatoare de impact semnificativ asupra calității apelor.

În perioada de exploatare a obiectivului vor rezulta ape pluviale conventional curate căzute pe carosabil, cu eventuale scurgeri de hidrocarburi și materiale rezultate din uzura autovehiculelor. Aceste ape pluviale vor fi colectate prin intermediul șanturilor și rigolelor, direcționate către podețe.

Apele conventional curate vor fi evacuate prin rigolele și șanturile existente modernizate, direcționate către podețe, fie în rețeaua de canalizare existentă, fie pe terenurile înconjurătoare, fie în emisar - așa cum se realizează și în prezent. Acest fapt este determinat de configurația terenului, care nu permite alte soluții.

- **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.

Pentru proiectul analizat au fost identificate următoarele surse de zgomot și vibrații în perioada de execuție:

- Traficul pentru transportul de materii prime, prin generarea de zgomot.
- Utilajele și mijloacele de construcție prin activitatea desfășurată în cadrul fronturilor de lucru.

În perioada de operare, singura sursă de zgomot va fi traficul de tranzit pe drumul județean reabilitat.

Nu se vor efectua nici un fel de lucrări pe timpul nopții.

» 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 freactice**

În faza de construcție, sursele potențiale de poluare a solului/subsolului și a apelor freactice 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.

Pe perioada execuției lucrărilor, se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea periodică și menținerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate atât în timpul transportului cât și în timpul punerii în opera;
- nu se vor depozita materiale în albie;

» 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 Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu modificările și completările ulterioare. În perioada de funcționare, o posibilă sursă de poluare a solului poate fi reprezentată de scurgerile de combustibili, scurgeri accidentale de substanțe toxice sau hidrocarburi ca urmare a accidentelor rutiere în care sunt implicate autovehicule care transportă substanțe periculoase sau substanțe utilizate pentru dezapezire

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

- **Riscuri de accidente din utilizarea substanțelor periculoase**- nu există risc de accident major.
- **Riscul seismic**

Seismicitatea zonei Banat se caracterizează prin cutremure cu magnitudinea de  $M_w > 5$ , dar fără să depășească  $M_w 5.6$ .

- **Riscul hidrologic de inundații**

Amplasamentul nu se regăsește în zone afectate de inundații.

- **Riscuri climatice**

Vântul de vest, este un vânt cald și umed care provoacă precipitații abundente în perioada mai-iunie.

Furtuni. În ultimii ani frecvența și intensitatea vijeliilor în perioada de primăvară-vară este tot mai crescută. Vitezele medii anuale ale vântului pentru zona vestică sunt cuprinse între 1,2 și 3,1 m/s, conform informațiilor de la Stația meteorologică Timișoara.

Tornado. În câmpia Banatului nu s-au înregistrat până în prezent tornadoe.

Secetă. Riscul de secetă pentru zona din care face parte proiectul este mediu (Raportul de analiză privind identificarea și elaborarea măsurilor de reducere a riscurilor 2015), riscul de deșertificare fiind moderat (R 0,5-0,65). (PATJ Timis vol. 2).

Incendii de vegetație. Riscul producerii unor incendii de vegetație este redus.

- **Risc de alunecări de teren**

Nu există riscul producerii unei alunecări de teren în zonă.

### **G). Riscurile pentru sănătatea umană**

Impactul asupra așezărilor umane și altor obiective de interes public va fi unul extrem de redus în perioada de execuție, în condițiile respectării măsurilor operaționale de protecție pentru factorii de mediu stabilite în acest memoriu, măsuri care asigură și protecția populației.

După finalizare acest impact va fi unul semnificativ pozitiv, prin îmbunătățirea condițiilor de trafic și prin asigurarea conectivității în zona proiectului.

**2). Amplasarea proiectului:** în comunele Curtea și Tomești, extravilan și intravilan-localitățile Coșava, Curtea, Românești, Tomești, Colonia Fabricii, Luncaii de Jos, jud. Timiș

#### **a). utilizarea actuală și aprobată a terenului:**

- Conform Certificatului de Urbanism nr. 17/15.06.2023, valabil 24 luni, emis de către Consiliul Județean Timiș;
- Regimul juridic: proprietar județul Timiș
- Regimul economic: teren intravilan, extravilan;, cai de comunicație rutieră interjudețeană

**b) Bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia:** - nu este cazul, nu se utilizează aceste resurse.

#### **c) Capacitatea de absorbție a mediului, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:**

1. zonele umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;
2. zonele costiere și mediul marin: nu este cazul;
3. zonele montane și forestiere: nu este cazul;
4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: nu e 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: nu e cazul;
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: nu este cazul;
7. .zonele cu o densitate mare a populației: nu este cazul;
8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic : nu este cazul;

### **3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial:**

- a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zonă geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată - impact local nesemnificativ, fără afectarea populației.
- b) natura impactului - impact nesemnificativ,
- c) natura transfrontalieră a impactului: nu e cazul, proiectul nu se regăsește în anexa 1 la Legea 22/2001 privind impactul transfrontier,
- d) intensitatea și complexitatea impactului: impact general redus, limitat la amplasamentul proiectului,
- e) probabilitatea impactului - probabilitate redusă,

- f) debutul, durata, 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 - proiectul nu se cumulează cu alte proiecte din zona;
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului - nu este cazul.

**II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:** proiectul nu intră sub incidența art. 28 din O.U.G. 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.

**III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării 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:** pentru proiectul propus nu este necesară elaborarea SEICA deoarece proiectul nu are un impact negativ semnificativ asupra corpurilor de apă, prin lucrări nu se modifică parametrii corpurilor de apă.

**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 Certificatul de Urbanism nr. 17/15.06.2023, valabil 24 luni, emis de către Consiliul Județean Timiș;
- 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: extrase CF 400593, 400594, 405582, 405583, 400592, 400874, 400876, 400879, 402820, 402821, 402818, 402819, 402822, 402823, 400863, 400871, 400873, 402824402825, 402826, 402827, 402828, 402829, 402830, 400865, 401263, 402831, 402832, 402833, 400864, 405582, 402820, 402818, 402822, 402824, 402826, 402828, 402830, 402833, 402831, 402821, 402823, 402825, 402827, 402829, 402832, 405583, 402819, adresa ANAR nr.10861/16.08.2023, 13461/05.10.2023, 9683/31.08.2023, aviz de gospodărire a apelor nr. 218/30.05.2024 emis de Administrația Națională Apele Române, pdv GNM CJ Timiș nr. 3383/25.09.2023
- organizarea de șantier se va face în zona de execuție a lucrărilor și se va realiza cu respectarea prevederilor OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu completările și modificările ulterioare;
- **Nu vor fi afectați arborii și arbuștii din zonă. Se vor amenaja zone verzi și se vor planta arbori/arbuști în zonele în care frontul stradal permite acest lucru.**

Măsuri pentru diminuarea poluării aerului:

- 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;
- luarea de măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi la depozitarea pământului rezultat din excavare;
- verificarea periodică a stării tehnice a utilajelor și a mijloacelor de transport;
- se vor lua măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi la depozitarea pământului rezultat din excavare;
- lucrările vor fi executate fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații;
- 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;

- 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.

#### **Protectia calitatii aerului:**

- Organizarea de șantier se va face în zona de execuție a lucrărilor și se va realiza cu respectarea prevederilor OUG nr. 195/2005 aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006 privind Protecția Mediului cu completările și modificările ulterioare;
- 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 toata durata execuției lucrărilor și implementării proiectului;
- Se vor lua măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi la depozitarea pământului rezultat din excavare;
- 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;
- În perioada de execuție a lucrărilor 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.

În perioada de execuție a lucrărilor trebuie luate o serie de măsuri care vor permite reducerea impactului asupra aerului:

- Udarea periodică a depozitelor de agregate reprezintă o măsură de reducere a emisiilor,
- Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic;
- O altă posibilitate de limitare a emisiilor de substanțe poluante provenite de la utilaje constă în folosirea de utilaje camioane de generație recentă prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă.
- Transportul materialelor fine se a face pe cât posibil acoperit. Drumurile pot fi udate periodic.

#### **Protectia calitatii apelor, a solului si a subsolului:**

- Nu se va degrada mediul natural sau amenajat, prin depozitări necontrolate de deșeuri de orice fel;
- Nu se vor evacua nici un fel de deșeuri în alte locuri, decât în spațiile special amenajate;
- Evitarea pierderilor de materiale și substanțe cu potențial poluant în vederea eliminării poluării accidentale a apelor de suprafața 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 recipiente adecvați, și tratarea de către firme specializate;
- În cazul producerii unui accident se va notifica imediat GNM - Comisariatul Județean Timiș, APM Timiș;
- Alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate

- 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);
- » Indicatorii de calitate pentru apele de la spălare și apele pluviale vor respecta valorile prevăzute de normativul NTPA 002/2002 aprobat prin HG nr. 188/2002 și modificat prin HG nr. 352/2005 și H.G. nr. 210/2007.
- apele pluviale se vor scurge gravitațional în șanțurile existente în afara drumului, spre terenurile învecinate din jurul amplasamentului.

Pe perioada executiei lucrarilor, se vor lua următoarele masuri:

- verificarea periodica și menținerea într-o stare tehnica corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate atât în timpul transportului cât și în timpul punerii în opera;
- nu se vor depozita materiale în albie;

» 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

**Pentru reducerea nivelului de zgomot și a vibrațiilor se vor respecta următoarele măsuri:**

- Se va asigura funcționarea la parametri optimi a utilajelor de construcție și a mijloacelor de transport, dotarea acestora cu echipamente de reducere a zgomotului (amortizoare de zgomot performante, profil al benzii de rulare cu nivel redus de zgomot), precum și verificarea tehnică periodică;
- Lucrările vor fi executate fara a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații;
- 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 ;
- 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 deșeuri produse (deșeuri inerte, deșeuri de ambalaje, deșeuri metalice etc.), în conformitate cu prevederile OUG. 92/2021 privind regimul deșeurilor aprobată prin Legea 17/2023;
- 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;
- Gestionarea deșeurilor trebuie să se realizeze fara a pune în pericol sanatatea populatiei și fara a dauna mediului, în special: fara a genera riscuri pentru aer, apa, sol, fauna sau flora, fara a crea disconfort din cauza zgomotului sau mirosurilor, fara a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special;
- 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;

**Totodată, pe perioada executiei lucrarilor, se vor lua următoarele măsuri:**

- □ Traficul utilajelor grele pe drumurile locale se va desfășura pe perioade cât mai scurte și pe baza unui program strict;
- În cazul folosirii drumurilor publice pentru transportul agregatelor, al betoanelor sau altor materiale de construcții, se vor prevedea puncte de curățare manuală sau mecanizată a pneurilor de reziduurile din șantier;
- □ Se vor interzice depozitele deșeurilor de orice fel în alte spații decât cele amenajate special de comunitatea respectivă;



- Se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment pe parcursul din șantier sau drumurile publice;
- În fronturile de lucru se vor prevedea instalații sanitare, de preferință mobile-bazine vidanjabile etanșe, vidanjate periodic. De asemenea, aici se vor interzice operațiuni de schimbare a uleiului, demontarea sau dezasamblarea utilajelor sau mijloacelor de transport;
- Apele rezultate din stropirea terasamentelor, udarea tamburilor de la cilindrii compresori sau alte procese vor fi controlate, pentru a nu se evacua pe terenurile limitrofe;
- Realizarea umpluturilor din pământ se va face astfel încât în caz de ploii puternice suprafețele să nu fie spălate și erodate cu transport de material solid în afara amprizei lucrărilor;
- Fronturile de lucru din zonele circulate de public vor fi delimitate de restul teritoriului cu benzi reflectorizante pentru a demarca perimetrele ce intra în răspunderea executanților.

De asemenea, ele vor fi marcate cu panouri mobile pe care se vor înscrie elementele lucrării, cu numele și telefonul persoanei de contact responsabile;

- Pe perioada efectivă de lucru, un șantier poate afecta la modul general peisajul, dar dacă este bine organizat și gospodărit se creează în final o imagine dinamică, uneori chiar de apreciere a unei lucrări noi, în curs de edificare;
- Pentru a restrânge și mai mult efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eșalonare a execuției, pe o perioadă cât mai scurtă;
- Pe șantierul de lucru se vor prevedea instalații sanitare, de preferință mobile sau fose etanșe, vidanjate periodic.
- Gestionarea corespunzătoare/ eficientă a deșeurilor din construcții pentru a nu periclita starea de sănătate a populației și a nu crea disconfort prin aspectul dezagreabil al acestora.

Măsurile de ecologizare a zonei șantierului și de redare a folosințelor anterioare, sunt obligatorii.

- 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 desființare potrivit prevederilor 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 un nivel de pregătire pentru reutilizare, reciclare și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni de rambleiere care utilizează deșeurii pentru a înlocui alte materiale de minimum 70% din masa deșeurilor nepericuloase provenite din activități de construcție și desființări, cu excepția materialelor geologice naturale definite la categoria 17 04 05 din Anexa la Decizia Comisiei din 18 decembrie 2014 de modificare a Deciziei 2000/532/CE de stabilire a unei liste de deșeurii în temeiul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului.
- Titularul autorizației de construire/desființare emise de către autoritatea administrației publice locale, centrale sau de către instituțiile abilitate să autorizeze lucrările de construcții cu caracter special are obligația de a avea un plan de gestionare a deșeurilor din activități de construire și/sau desființare, după caz, prin care se instituie sisteme de sortare pentru deșeurile provenite din activități de construcție și desființare, cel puțin pentru lemn, materiale minerale - beton, cărămidă, gresie și ceramică, piatră, metal, sticlă, plastic și ghips pentru reciclarea/reutilizarea lor pe amplasament, în măsura în care este fezabil din punct de vedere economic, nu afectează mediul înconjurător și siguranța în construcții, precum și de a lua măsuri de promovare a demolărilor selective pentru a permite eliminarea și manipularea în condiții de siguranță a substanțelor periculoase pentru a facilita reutilizarea și reciclarea de înaltă calitate prin eliminarea materialelor nevalorificabile.

**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 de reglementare.**

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 exploatarea acestora.

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

Nume și Prenume	Funcția	Data	Semnătura
Verificat: Mihoc Corina	Șef Serviciu A.A.A.	05.08.2024	
Întocmit: Bolocan Rodica	Consilier	05.08.2024	