

MEMORIU DE PREZENTARE

Conform Anexa nr. 5.E la PROCEDURA privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, din LEGEA nr. 292 din 3 decembrie 2018 (publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1043 din 10 decembrie 2018)

I. Denumirea proiectului

CONSTRUIRE POD PESTE RÂUL TĂU, COMUNA FÂRLIUG, JUD. CARAȘ-SEVERIN

II. Titular

- COMUNA FÂRLIUG, - PRIMĂRIA, județul Caraș-Severin
- adresa poștală: loc. Fârlug, nr. 80, județul Caraș-Severin,
- telefon/fax +40 255 235 414 / +40 255 235 401
- e-mail: primaria.farliug@yahoo.com;
- numele persoanelor de contact:
 - primar **Elena Adriana SĂRĂOR**
 - Viceprimar **Petru MARCU**

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

a) rezumat al proiectului

Prin tema de proiectare beneficiarul a solicitat întocmirea Documentației de avizare a lucrărilor de intervenție (D.A.L.I.) pentru *POD PESTE RÂUL TĂU, COMUNA FÂRLIUG, JUD. CARAȘ-SEVERIN*.

Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție (D.A.L.I.). s-a întocmit la solicitarea Comunei Fârlug, activitatea de proiectare pentru acest obiectiv fiind reglementată prin Contractul de proiectare nr. C312-35/2022, încheiat cu SC ALDOR SRL Timișoara.

Lucrările proiectate se situează în județul Caraș-Severin, în zona de nord a localității Fârlug, reședință de comună, pe stradă Rurală, la traversarea acesteia peste râul Tău, asigurând continuitatea acestei străzi recent modernizată. Podul este amplasat la cca 130 m distanță față de drumul național DN 58A și la o distanță de cca 650 m față de drumul județean DJ 587.

Realizarea podului de pe strada Rurală se înscrie în politica de modernizare a infrastructurii de transport (drumuri, poduri) aflată pe teritoriul localității Fârlug, administrată de Comuna Fârlug.

Terenul ce urmează a fi ocupat în urma lucrărilor de realizare al noului pod este teren de utilitate publică, stradă rurală existentă pe ambele maluri ale râului Tău.

Suprafața totală afectată de lucrări este de cca 1720 m².

În coordonate Stereo 70 podul este identificat prin următoarele coordonate (extremități ziduri întoarse):

- | | | |
|--------------------|----------------|----------------|
| ○ Mal stâng amonte | X = 254013.866 | Y = 447962.067 |
| ○ Mal stâng aval | X = 254012.515 | Y = 447969.475 |
| ○ Mal drept amonte | X = 254039.238 | Y = 447966.290 |
| ○ Mal drept aval | X = 254037.961 | Y = 447973.376 |

Strategia adoptată urmărește aducerea tramei stradale cu toate elementele componente la un nivel ridicat de viabilitate, corespunzător standardelor Comunității europene, din care face parte și România, implicit Comuna Fârlug.

Podul, calamitat în anii 2020 (PV 02.07.2020) și 2021 (PV 26.07.2021), urmează să fi realizat prin finanțare majoritară de către Compania Națională de Investiții SA, companie care realizează programe de investiții în cadrul „Programului național de construcții de interes public sau social” coordonat de MDRAP (adresă CNI nr. 10693/03.03.2022).

Prin expertizarea podului existent, a cărui suprastructură este alcătuită din profile metalice laminate acoperite cu podină din lemn, s-a concluzionat că structura este la un nivel de degradare ridicat și are o capacitate portantă limitată. De asemenea are o alcătuire care nu conferă siguranță în exploatare (lipsa parapetului).

În această situație, soluția optimă este cea care prevede înlocuirea podului existent cu o structură nouă, corespunzătoare cerințelor actuale și cu o perspectivă de cca 70 ani.

Pe durata execuției lucrărilor de înlocuire a podului de pe strada Rurală, este absolut necesară asigurarea legăturii între cele două zone ale localității Fârlug, amplasate pe cele două maluri ale râului Tău.. Această legătură se poate realiza foarte simplu, anume prin utilizarea podului existent pe DJ 587, amplasat la cca 150 m amonte de podul în cauză (distanță măsurată pe cursul râului).

Podul nou amplasat pe strada Rurală la traversarea râului Tău, este proiectat la o capacitate portantă conformă cerințelor Eurocod și legislației naționale, adică pentru convoaie LM1. Structura de traversare are o sigură deschidere de 17,50 m, realizată din elemente prefabricate din beton precomprimat, în formă I, cu lungimea de 18 m și înălțimea de 80 cm.

Secțiunea transversală este alcătuită din 6 grinzi prefabricate tip I18 așezate joantiv, legate cu placă de suprabetonare de minim 15 cm grosime.

Având în vedere configurația amplasamentului, lățimea părții carosabile a străzii modernizate, precum și intensitatea redusă a traficului, s-a optat pentru un gabarit care să cuprindă două trotuare, dar cu lățimea de numai 1,00 m și o singură bandă de circulație cu lățimea de 3,50 m. Gabaritul i se adaugă grinzile parapet cu lățimea de 0,25 m. Datorită amplasării podului pe curbele traseului străzii Rurale (curbă cu raza de 15 m pe malul stâng, respectiv 80 m pe malul drept), s-a prevăzut supralărgirea părții carosabile conform cerințelor de proiectare în vigoare, astfel că lățimea părții carosabile devine 4,70 m și lățimea totală a tablierului este de 7,20 m.

Parapetele pe pod sunt confecții metalice din țevă rectangulară, specifice amplasării și funcționalității proiectate, protejate anticoroziv prin zincare termică.

Calea pe pod se va realiza astfel:

- 4 cm strat de uzură BAP 16;
- 4 cm strat de legătură BAP 16;
- 3 cm protecție hidroizolație BA 8;
- membrană hidroizolantă (cca.1 cm grosime), agreată de către beneficiar și proiectant.

Rosturile de dilatație de la capetele podului, la cele două culei, se acoperă cu sistem bitum-elastomer 500*110 mm, capabil să preia deplasări ale suprastructurii în raport cu infrastructura de ± 30 mm.

Rezemarea grinzilor tablierului se face pe aparate de reazem din neopren armat 200*400*74, dimensionate așa fel încât să fie capabile să preia sarcinile verticale și pe cele orizontale (ex: frânare, seism).

Infrastructura cuprinde cele două culei fundate indirect pe piloți foraj de diametru mare ($\varnothing 1080$), încastrați cca 2 m în roca de bază interceptată la cca 12 m adâncime. La fiecare culee, piloții alias coloanele, sunt legați la partea superioară într-un radier din beton armat. Elevația este realizată ca element din beton armat cu secțiune lamelară și este completată, pentru racordarea cu terasamentele, cu ziduri întoarse din beton armat.

Albia râului Tău se decolmatează, se reprofilează și se protejează împotriva eroziunii pe o lungime de cca cca 35 m (în axa văii) respectiv pe o suprafață totală de 665 m²:

- pe taluzurile adiacente podului, atât aval cât și amonte, cu pereu din zidărie de piatră brută rostuită cu mortar de ciment și fixată pe un pat de beton - cca 440 m²;
- în albie, cu anrocamente de piatră brută, în grosime de 0.30 m - cca 165 m²;
- la capetele suprafeței protejate, piteni de cca 1 m adâncime – cca 60 m².

Rezemarea pereului se face pe o grindă de fundație din beton armat, înglobată într-un prism de anrocamente. Lucrările de protecție de albie sunt bordate atât aval cât și amonte cu anrocamente de închidere menite a reduce riscul de dislocare la debite mari a protecției de mal. Lucrările menționate a fi executate în albie au menirea de a îmbunătăți condițiile de scurgere a apelor la debite mari (intravilan - asigurarea de 1%), cu condiția asigurării unei gabarit liber fără plutitori, de 0,75 m.

Accesul la intrados și zona aparatelor de reazem, pentru facilitarea inspectării acestora, se asigură pe scări de acces realizate cu trepte prefabricate din beton, încastrate în patul de beton similar celui de la pereu din zidărie de piatră brută. Scările de acces sunt amplasate:

- mal stâng - în aval de pod, lângă sfertul de con, respectiv pe taluzul protejat;
- mal drept - în amonte de pod, lângă sfertul de con, respectiv pe taluzul protejat.

Evacuarea apelor meteorice de pe pod se realizează prin unica gură de scurgere amplasată aproape de extremitatea amonte mal stâng a podului, respectiv pe rigola de acostament realizată din elemente prefabricate din beton, amplasată pe interiorul curbelor pe cele două rampe de acces, având lungimi de:

- 12 m pe rampa mal stâng;
- 7 m pe rampa mal drept.

Apele meteorice astfel colectate de pe partea carosabilă sunt evacuate prin casiuri prefabricate din beton, amplasate la capetele de jos ale rigolelor de acostament. Casiurile deversează în șanțurile realizate din elemente prefabricate din beton, amplasate la baza taluzurilor rampelor de acces la pod. Aceste șanțuri preiau și apele meteorice colectate în șanțurile existente de-a lungul străzii Rurale.

Zonele de acces la pod se reprofilează la nivel de linie roșie, după ce s-au executat plăcile de racordare.

Structura rutieră pe rampe va fi cel puțin la nivelul de capacitate portantă a celei adoptate pentru strada modernizată. La ora actuală se au în vedere două elemente care influențează alegerea unui anumit tip de structură rutieră:

- uniformitatea structurii rutiere pe o lungime de stradă cât mai mare, pentru a nu solicita furnizorului de mixturi modificarea frecventă a rețetei, această operațiune conducând la ridicarea costurilor de producție și implicit de vânzare;
- caracteristicile mixturii asfaltice să satisfacă cerințele celei mai pretențioase variante.

Prin urmare, pentru calea pe rampele de acces s-a optat pentru următoarea structură rutieră (extindere parțială a stratificației de pe pod):

- 4 cm strat de uzură BAP 16;
- 4 cm strat de legătură BAP 16;
- 18 cm strat superior de fundație din piatră spartă împănată;
- 20 cm strat inferior de fundație din balast sau zgură de oțelărie.

Diferența de cotă dintre rampa de acces de pe care s-a îndepărtat structura rutieră inițială și partea inferioară a structurii rutiere proiectate se va completa cu un strat variabil de balast sau zgură de oțelărie.

Din motive de securitate a traficului auto și pietonal, parapetul de pe pod se extinde amonte și aval pe zidurile întoarse. De asemenea se montează parapet de tip semigreu pe acostamentul amonte (exteriorul curbei) al rampei de acces mal stâng.

În plan orizontal se aplică marcaj lateral care definește partea carosabilă. Nu se realizează marcaj orizontal în axa podului, gabaritul fiind organizat pentru o singură bandă de circulație. În plan vertical se montează indicatoare de circulație, pentru ca traficul în zonă să se desfășoare în condiții de maximă siguranță.

Pe durata desfășurării lucrărilor de realizare a noului pod, se impune devierea traficului, astfel ca lucrările să se desfășoare în deplină siguranță și implicit cu o productivitate sporită. Se va recurge la semnalizarea specifică zonelor de lucru, reglementată prin normativele în vigoare.

Principalele etape tehnologice sunt:

1. Semnalizarea punctului de lucru și dirijarea traficului prin semnalizare adecvată;
2. Demolarea structurii existente
3. Realizarea platformelor tehnologice necesare la execuția piloților forțați de diametru mare (coloane);
4. Realizarea piloților și excavarea zonei culeelor până la nivelul radierului;
5. Realizarea radierelor și a elevațiilor culeelor;
6. Completarea zonelor cu excavații, la profilul proiectat al albiei;
7. Reprofilarea și protejarea cu zidărie de piatră brută rostuită a albiei;
8. Realizarea suprastructurii;
9. Realizarea rampelor de acces;
10. Echiparea traseului proiectat (rampe de acces și pod);
11. Deschiderea circulației, prin desființarea semnalizării de șantier și înființarea celei definitive..

Lungimea totală a traseului amenajat în prezenta documentație este de 69 m.

b) justificarea necesității proiectului

Una dintre puținele legături directe între zonele localității Fârlug amplasate pe cele două maluri ale râului Tău, o constituie acest pod din profile metalice și podină de lemn, aflat într-o stare de degradare destul de avansată.

În situația în care acest pod devine inutilizabil, localitatea devine parțial fragmentată, legătura rutieră fiind zonal întreruptă, cu implicații socio-economice majore.

c) *valoarea investiției*

Tabelul 10a. Opțiunea A - recomandată - pod nou

Total INV (inclusiv TVA)	Total C+M (inclusiv TVA)
în prețuri decembrie 2022, 1€ = 4.93 lei	
2 919 837.13	2 044 948.03

Tabelul 10b. Opțiunea A - recomandată - pod nou

Total INV (exclusiv TVA)	Total C+M (exclusiv TVA)
în prețuri decembrie 2022, 1€ = 4.93 lei	
2 457 221.57	1 718 443.72

d) *perioada de implementare propusă*

Se apreciază că lucrările proiectate se vor realiza, în condițiile unei finanțări continue, în 7 luni de activitate efectivă.

e) *planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)*

Au fost transmise la Notificare:

1. Plan de amplasare în zonă
2. Plan de situație proiectat
3. Dispoziție generală. Vedere plană A - A.
4. Dispoziție generală. Secțiune longitudinală B – B.
5. Vedere laterală C – C
6. Dispoziție generală. Secțiune transversală D – D
7. Profil transversal tip pe rampe

Sunt atașate prezentei documentații:

1. Plan de situație proiectat cu suprafețele de teren ocupate de lucrări
2. Plan de situație proiectat cu suprafețele de teren ocupate de lucrări - detalii
3. Plan de situație proiectat cu Organizarea de șantier
4. Plan de situație Organizare de șantier

Terenul ce urmează a fi ocupat în urma lucrărilor de realizare al noului pod este teren de utilitate publică, stradă rurală existentă pe ambele maluri ale râului Tău. Suprafața totală afectată de lucrări este de cca 1720 m²

Datorită configurației secțiunii transversale a albiei, s-a convenit ca zona albiei să fie stabilită prin măsurători topografice realizate de firma autorizată ANCPPI clasa III, SC TOPO WESTPOINT SRL.

Denumirea parcelelor este generică și are menirea de face mai ușor inteligibilă situația din teren. Suprafața ocupată de lucrările care se execută pentru realizarea podului peste râul Tău (adică rampe de acces și pod), a fost împărțită în trei zone :

- pe malul stâng, de la „Început proiect” până la muchia taluz care definește albia râului, cu suprafața PMS de 332,20 m²;
- în albia râului Tău, între muchiile taluz mal stâng și mal drept, cu suprafața PAM de 677,26 m²;
- pe malul drept, de la muchia taluz care definește albia râului până la „Sfârșit proiect”, cu suprafața PMD de 222,39 m².

Sunt evidențiate suprafețele amplasate în albie, alocate celor două culei sunt și care aparțin **Statul român/ANAR**:

- pe malul stâng, pentru culeea C0, o suprafață totală de 32,88 m², din care 14,11 m² în albie:
 - a. 2,76 m² parte din CAD 33376, parcelă ce aparține UAT Fârlug;
 - b. 11,39 m², parcelă ce aparține Statul român/ANAR;**
- pe malul drept, pentru culeea C1, o suprafață totală de 31,69 m², din care 13,70 m² în albie:

- c. 4,98 m² parte din CAD 33357, parcelă ce aparține UAT Fârlug;
- d. 5,08 m² parte din CAD 33375, parcelă ce aparține UAT Fârlug;
- e. **3,64 m² = 2,84 m² + 0,8 m², parcelă ce aparține Statul român/ANAR.**

între cele două culei, fără contact cu albia, se montează suprastructura (tablierul podului), cu suprafața TAB de 115,55 m².

Pentru folosință temporară, se va utiliza terenul destinat Organizării de șantier. Aceasta se înființează și desființează prin grija constructorului pe un amplasament pus la dispoziție de beneficiarul lucrărilor, Comuna Fârlug.

Suprafața necesară organizării de șantier se stabilește funcție de nevoile constructorului. Dacă acesta are sediul în în apropiere, atunci pe șantier va trebui să rețină numai utilaje și materiale strict necesare pentru realizarea lucrărilor programate într-o perioadă scurtă de timp, deci în număr și cantități reduse, marea parte fiind garate respectiv depozitate la sediul său. În caz contrar, suprafața necesară organizării de șantier va crește.

În această situație incertă, există acordul de principiu al Comunei Fârlug pentru amenajarea Organizării de șantier pe o suprafață domeniu public de cca 670 m², localizată pe strada Rurală de pe malul drept al râului Tău, la o distanță cca 10 m față de șantier.

Localizarea Organizării de șantier în sistem Stereo 70 este:

$$\begin{array}{llll} X = 254061,376 & Y = 447976,080 & X = 254100,941 & Y = 447970,196 \\ X = 254097,319 & Y = 447952,855 & X = 254058,265 & Y = 447961,507 \end{array}$$

Accesul la Organizarea de șantier se va face de pe strada Rurală, iar pe zona situată pe axa drumului existent, este posibil accesul la lucrare pentru utilaje și aprovizionarea cu materie de construcții.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Planurile au fost atașate la Notificare.

Se vor utiliza următoarele materiale:

- beton proaspăt pentru realizarea infrastructurilor și suprastructurii la pod;
- armături în infrastructură și în suprastructură;
- profile laminate mici pentru realizarea parapetului pe pod;
- elemente prefabricate din beton precomprimat pentru realizarea suprastructurii podului;
- prefabricate din beton simplu pentru borduri;
- agregate de balastieră și carieră pentru infrastructura rutieră;
- mixturi asfaltice pentru realizarea căii pe pod, pe partea carosabilă și trotuare;
- vopsele pentru marcaje rutiere.

f1. profilul și capacitățile de producție

Caracteristicile principale ale podului nou:

- | | |
|---|---|
| • categoria de importanță (HG 766 - 97) | B (Construcții de importanță deosebită); |
| • categoria construcției (STAS 4273 - 83 art. 2.11) | 4 (pod amplasat pe stradă rurală locală); |
| • clasa de importanță (STAS 4273 – 83 art. 5.1.) | IV definitivă principală; |
| • categoria străzii (OMT 50 - 1998) | III (stradă rurală principală); |
| • convoi de calcul (Eurocod 1991-2) | LM1; |
| • lungimea podului | 25,94 m; |
| • deschiderea podului | 17,50 m; |
| • lumina podului | 16,80 m; |
| • lățimea podului (totală) | 7,20 m; |
| | ○ gabarit 6,70 m; |
| | ○ parte carosabilă 4,70 m; |
| | ○ trotuar 2 * 1,00 m; |
| • declivitate pod (rampă) | 0,28%; |
| • profil transversal | variabil; |
| • albie reprofilată și protejată cu zidărie de piatră rostuită (măsurat în axa albiei, din axa podului) | aval 12,00 m;
amonte 20,00 m; |

- cotă intrados 182,96 m.
- cotă nivel apă la debit 1% 181,21 m;
- cotă talveg albie reamenajată 178,76 m;

Caracteristicile principale ale rampelor de acces proiectate:

1 - Tronson stradă mal stâng Tău - (km 0+000,00 – km 0+030,00);

- lungime 30,00 m;
- declivitate maximă stradă 8,94%;
- parapet de tip semigreu – pe dreapta 18,00 m;
- șanț din elemente prefabricate din beton stânga 20,50 m;
dreapta 29,50 m;
- rigolă carosabilă din prefabricate din beton dreapta 4,50 m;

2 - Tronson stradă mal drept Tău – (km 0+048,00 – km 0+069,00).

- lungime 21,00 m;
- declivitate maximă stradă 6,69%;
- șanț din elemente prefabricate din beton stânga 20,50 m.

f2. descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Lucrările de construcție a podului nou, se desfășoară după următorul flux tehnologic:

- semnalizarea punctului de lucru și dirijarea traficului prin semnalizare adecvată;
- demolarea structurii existente
- realizarea platformelor tehnologice necesare la execuția piloților forajați de diametru mare (coloane);
- realizarea piloților și excavarea zonei culeelor până la nivelul radierului;
- realizarea radierelor și a elevațiilor culeelor;
- completarea zonelor cu excavații, la profilul proiectat al albiei;
- reprofilarea și protejarea cu zidărie de piatră brută rostuită a albiei;
- realizarea suprastructurii;
- realizarea rampelor de acces;
- echiparea traseului proiectat (rampe de acces și pod);
- deschiderea circulației, prin desființarea semnalizării de șantier și înființarea celei definitive.

Toate materialele utilizate se produc în unități agrementate din punct de vedere a protecției mediului, pe șantier ele numai se pun în operă conform tehnologiei prezentate anterior.

f3. descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea

Nu e cazul.

f4. materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Cap.	Subcap.	Denumire Cap. / Subcap.	Cantitate	UM
1		elemente prefabricate	151.82	t
	1.1	borduri	6.32	t
	1.2	casiuri	0.15	t
	1.3	grinda precomprimata	110.70	t
	1.4	rigola carosabila	6.62	t
	1.5	sant	25.16	t
	1.6	trepte	2.87	t
2		beton proaspăt	851.82	t
	2.1	infrastructura	426.96	t
	2.2	suprastructură	77.62	t
	2.3	placi de racordare	49.42	t
	2.4	rampe de acces	42.91	t
	2.5	amenajare albie	243.51	t
	2.6	amenajare teren	10.4	t
	2.7	semnalizare	1	t

3	armătură		20.43	t
3.1		infrastructura	15.62	t
3.2		suprastructură	3.77	t
3.3		placi de racordare	1.04	t
3.4		rampe de acces	0	t
4	confecție metalică		3.16	t
4.1		infrastructura	0.26	t
4.2		suprastructură	2.34	t
4.3		rampe de acces	0.56	t
5	structură rutieră		1300	t
5.1		fundație balast	1 096.52	t
5.2		fundație piatră spartă	123.71	t
5.3		mixturi asfaltice cale	70.25	t
5.4		mixturi asfaltice trotuare	3.10	
5.5		mixturi asfaltice protecție hidroizolație	6.12	t
6	hidroizolație		162.80	m²
7	anrocamente + pereu		359.48	t

Toate acestea se aprovizionează de la furnizori autorizați.

f5. racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

Racordarea la rețelele utilitare, pentru Organizarea de șantier, se va realiza cu acordul deținătorilor, acolo unde este necesar.

f6. descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Lucrările prevăzute pentru realizarea podului (acces utilaje și reprofilare albie) implică îndepărtarea vegetației pitice (arbuști) dezvoltată natural în albia minoră și majoră. În cadrul lucrărilor de realizare a noului pod se prevede reamenajarea spațiilor verzi afectate de lucrările prevăzute în documentație. Aceste lucrări se vor realiza de către antreprenorul general cu personal de specialitate propriu sau prin subcontractare cu firme de specialitate (după caz).

f7. căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Nu e cazul.

f8. resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Nu e cazul.

f9. metode folosite în construcție/demolare;

Pentru execuția acestor lucrări de demolare și construcție, se apelează la metode clasice, generatoare de vibrații și alți factori de poluare cu volum cât mai redus, folosindu-se excavatoare, buldozere, compactoare, finisoare, macarale și personal muncitor.

f10. planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară

Executarea lucrărilor se face în baza unui plan întocmit de constructor în funcție de conținutul documentației tehnice, de capacitatea sa tehnică, prevederile contractuale și modul de finanțare a lucrării de către beneficiar.

Perioada de garanție se derulează de la momentul "recepției la terminarea lucrărilor" pe o durată stabilită prin contractul de execuție.

Exploatarea se va face cu autovehicule care să nu producă solicitări în structura de rezistență a podurilor și în structura rutieră, mai mari decât cele avute în vedere la calculul de dimensionare. Astfel transporturile agabaritice ca tonaj și dimensiuni, vor fi autorizate în mod special.

f11. relația cu alte proiecte existente sau planificate

Nu e cazul.

f12. detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Nu e cazul.

f13. alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)

Ar putea să apară activitatea de întreținere periodică a podurilor, la care să participe personal din cadrul Primăriei Fârlug sau firmelor specializate, în funcție de modul de organizare a acestei activități .

f14. alte autorizații cerute pentru proiect

Aviz de gospodărire a apelor de la AN „Apele Române”

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

a) planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului

Lucrările de demolare a podului existent implică următoarea succesiune de activități:

- demontarea podinei din lemn și depozitarea acesteia la indicația beneficiarului;
- demontarea rețelei de grinzi metalice de pe cele 2 deschideri;
- demolarea elevațiilor din beton și zidărie de piatră ale culeelor și a pilei;
- demolarea fundațiilor din beton și zidărie de piatră la cele 3 infrastructuri;
- completarea terasamentului în vederea executării platformelor de lucru pentru utilajele necesare realizării piloților foraj de diametru mare;
- pe zonele de stradă asfaltate, se va îndepărta structura rutieră, pentru a se pregăti platforma pe care se vor executa terasamentele rampelor de acces la cele 2 culei.

Detaliile privind demolările necesare precum și refacerea zonelor afectate se vor regăsi în Dispoziția generală precum și în planșele de detaliu privind realizarea structurii proiectate.

b) descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Refacerea amplasamentului înseamnă aducerea secțiunii transversale a albiei la forma cerută prin documentația tehnică și avizată de AN „Apele Române”, precum și amenajarea zonelor adiacente podului.

c) căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz

Având în vedere configurația amplasamentului, lățimea părții carosabile a străzii modernizate, precum și intensitatea redusă a traficului, s-a optat pentru un gabarit care să cuprindă două trotuare, dar cu lățimea de numai 1,00 m și o singură bandă de circulație cu lățimea de 3,50 m. Datorită amplasării podului pe curbele traseului străzii Rurale (curbă cu raza de 15 m pe malul stâng, respectiv 80 m pe malul drept), s-a prevăzut supralărgirea părții carosabile conform cerințelor de proiectare în vigoare, astfel că lățimea părții carosabile devine 4,70 m.

d) metode folosite în demolare

Pentru execuția lucrărilor de demolare, se apelează la metode clasice, generatoare de vibrații și alți factori de poluare cu volum cât mai redus, folosindu-se excavatoare, buldozere, macarale și personal muncitor.

e) detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Nu e cazul.

f) alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor)

Eliminarea deșeurilor se face astfel:

- asfalt frezat – poate fi utilizat ca și strat inferior de fundație pe străzi neamenajate încă, sau ca suprafețe de rulare pe străzi pietruite;
- beton degradat, sfărâmat – poate fi utilizat la consolidarea drumurilor locale ca aport de agregate.

V. Descrierea amplasării proiectului:

a) distanța față de granițe

Podul ce urmează a fi realizat traversează râul Tău, în zona de nord a localității, asigurând continuitatea străzii Rurale recent modernizată, peste acest obstacol. Podul este amplasat la cca 130 m distanță față de drumul național DN 58A și la o distanță de cca 650 m față de drumul județean DJ 587.

Lucrările proiectate se situează în județul Caraș-Severin, în comuna Fârlug, în zona de vest a României, la cca 110 km de punctele de frontieră cu Serbia.

- b) **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare**

În Lista monumentelor istorice din județul Caraș-Severin (actualizată 2015), care cuprinde monumentele istorice din județul Caraș-Severin înscrise în Patrimoniul cultural național al României, nu figurează obiective amplasate în zona ce urmează a fi construită sau în imediata ei apropiere (care să afecteze nefavorabil obiectivul respectiv).

- c) **hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații**



Vedere de pe malul stâng al râului Tău



Vedere laterală amonte, din albia râului Tău



Vedere spre malul drept al râului Tău



Vedere aval, de pe malul drept al râului Tău

d) detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

Nu a fost necesară studierea altei variante de amplasament, deoarece podul actual a fost realizat și este absolut necesar pentru asigurarea continuității străzii Rurale.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

a) protecția calității apelor

a.1 sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul

Deversarea de ape uzate, reziduuri sau deșeuri de orice fel, conform legislației în vigoare, nu se va face în apele de suprafață sau subterane, pe sol sau în subsol.

Pe parcursul desfășurării lucrărilor nu se individualizează surse de poluare a apelor, deoarece în procesul tehnologic în organizarea de șantier nu rezultă ape uzate.

Apele meteorice, care vor fi colectate de pe zona construită, nu se constituie în surse de poluanți pentru râul Tău acestea fiind evacuate prin casieri prefabricate din beton, amplasate la capetele de jos ale rigolelor de acostament. Casierile deversează în șanțurile realizate din elemente prefabricate din beton, amplasate la baza taluzurilor rampelor de acces la pod. Aceste șanțuri preiau și apele meteorice colectate în șanțurile existente de-a lungul străzii Rurale.

a.2 stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute

Deoarece organizarea de șantier este în sarcina constructorului, montarea și întreținerea stațiilor și instalațiilor de epurare sau de preepurare a apelor uzate cade în sarcina sa. Constructorul va fi cunoscut numai după parcurgerea a încă 2 etape: asigurarea finanțării, licitarea lucrărilor de execuție pe baza PTE. Constructorul își organizează șantierul în funcție de locația pusă la dispoziție de către beneficiar, amplasamentul lucrărilor, domiciliul muncitorilor, posibilități de transport etc, practic în funcție de capacitatea sa tehnico-materială și în corelare cu cerințele beneficiarului.

b) protecția aerului

b.1 sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri

În procesul tehnologic specific execuției lucrărilor menționate anterior, nu există surse deosebite de poluare a

aerului. Vor apare emisii în atmosferă în timpul funcționării utilajelor care folosesc motoare cu ardere internă, dar nivelul acestor emisii este controlat de factorii în drept prin reviziile tehnice periodice.

Utilajele tehnologice folosite în timpul construcției și operării vor respecta prevederile HG 743/2002 privind stabilirea procedurilor de aprobare de tip a motoarelor cu ardere internă, destinate mașinilor mobile nerutiere și stabilirea măsurilor de limitare a emisiei de gaze și particule poluante provenite de la acestea.

Materialele cu risc de dezvoltare excesivă a prafului vor fi umezite imediat după descărcare folosind apă curată.

b.2 instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Nu e cazul.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

c1 sursele de zgomot și de vibrații

Conform legislației în vigoare privind limitarea nivelului zgomotului emis în mediu, produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor, nivelul de putere acustică garantat al echipamentelor enumerate în continuare nu trebuie să depășească nivelul admisibil de putere acustică indicat în tabelul cu valori limită.

Acest nivel de putere acustică include incertitudinile rezultate în urma variațiilor în procesul de fabricație și în procedurile de măsurare, despre care producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia confirmă că nu a fost depășit, având în vedere instrumentele tehnice folosite care sunt menționate în documentația tehnică.

c2 amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Conform Hotărârii de Guvern 493/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot valorile limită de expunere și valorile de expunere de la care se declanșează acțiunea angajatorului privind securitatea și protecția sănătății lucrătorilor în raport cu nivelurile de expunere zilnică la zgomot și presiunea acustică de vârf sunt fixate după cum urmează:

a) valori limită de expunere: $L(EX, 8h) = 87 \text{ dB(A)}$ și, respectiv, $p(\text{vârf}) = 200 \text{ Pa1}$;

b) valori de expunere superioare de la care se declanșează acțiunea: $L(EX, 8h) = 85 \text{ dB(A)}$ și, respectiv, $p(\text{vârf}) = 140 \text{ Pa2}$;

c) valori de expunere inferioare de la care se declanșează acțiunea: $L(EX, 8h) = 80 \text{ dB(A)}$ și, respectiv, $p(\text{vârf}) = 112 \text{ Pa3}$.

În îndeplinirea obligațiilor prevăzute de legislația națională care transpune Directiva 89/391/CEE, angajatorul trebuie să evalueze și, dacă este necesar, să măsoare nivelurile de zgomot la care sunt expuși lucrătorii.

Personalul muncitor va fi protejat împotriva zgomotului prin echipamente adecvate, prevăzute de normele în vigoare referitoare la protecția muncii.

d) protecția împotriva radiațiilor

d1 sursele de radiații

Procese tehnologice prevăzute pentru realizarea obiectivului nu sunt generatoare de radiații cu grad înalt de nocivitate.

d2 amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu e cazul

e) protecția solului și a subsolului

e1 sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freactice și de adâncime

Se vor lua măsuri de împiedicare a poluării solului cu produse petroliere și se vor evita pierderile de materiale din utilajele de transport.

e2 lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

Se vor asigura condiții pentru depozitarea în siguranță a materialelor de construcție și se vor lua măsuri pentru îndepărtarea acestora de pe teren.

În ipoteza producerii de scurgeri de lichide poluante (lapte de ciment sau soluții de decofrare), acestea se vor infiltra numai pe adâncimi reduse datorită cantităților mici utilizate, fără a avea posibilitatea de a pătrunde în stratul fertil sau la pânza freatică.

Se va asigura igienizarea zonei și eliminarea depozitărilor necontrolate de deșeuri, dublată de crearea și desfășurarea unor activități care elimină riscul continuării degradării solului.

Se vor respecta prevederile Reglementărilor privind poluarea solurilor aprobate prin Ordinul M.A.P.P.M. nr. 756/1997.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice

f1 identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Nu este cazul.

f2 lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate

Nu este cazul.

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

g1 identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele

Lucrările proiectate nu influențează în nici un fel așezarea umană Fârliug, respectiv alte obiective de interes public.

g2 lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public

Pe parcursul desfășurării lucrărilor, programul de lucru se va stabili în așa fel încât să nu se afecteze timpul de odihnă și recreere a locuitorilor din zonă.

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea

h1 lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate

Deșeurile se clasifică și se codifică în conformitate cu HG nr. 856 din 16 august 2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase. Agenții economici care generează deșeuri au obligația să țină o evidență a gestiunii acestora, în conformitate cu modelul prevăzut în Anexa nr. 1, pentru fiecare tip de deșeu. Agenții economici au obligația codificării acestora cu 6 cifre, după procedura detaliată în art. 6.

Se vor respecta de asemenea, prevederile Legii nr. 426/2001 pentru aprobarea OUG nr. 78/2000 privind regimul deșeurilor.

Conform Anexei 2, deșeurile generate în procesul de execuție a lucrărilor proiectate se clasifică după cum urmează:

Deșeuri din construcții și demolări (codificare conf. HG 856 din 16 august 2002)

Nr. crt.	Codificare	Deșeu	Sursă	Cant	UM
1	17 03 02	asfalt frezat	rampe de acces pe pod	38.8	t
2	17 02 01	lemn (podină)	suprastructură existentă pod	9.5	t
3	17 04 05	grinzi metalice	suprastructura existentă pod	3.9	t
4	17 01 01	elemente de șanț prefabricat	rampe de acces pe pod	10.9	t
5	17 01 01	beton simplu	zid întors la culei și integral pilă	114.8	t
6	17 01 07	piatră brută	elevație și fundație zidărie de piatră la culee	98.0	t
7	17 05 04	strat vegetal	structura rutieră - rampe de acces pe pod	183.6	t
		TOTAL		459.4	t

h2 programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate

Deșeurile rezultă în urma demolării totale sau parțiale a elementelor de construcții existente, prin urmare cantitatea nu este influențabilă.

h3 planul de gestionare a deșeurilor

Eliminarea deșeurilor se face:

Eliminarea deșeurilor din construcții și demolări

Nr. crt.	Codificare	Deșeu	metoda de eliminare
1	17 03 02	asfalt frezat	utilizare ca strat inferior de fundație pe străzi neamenajate încă, sau
2	17 01 07	piatră brută	prin concasare, la consolidarea drumurilor locale ca aport de agregate
3	17 02 01	lemn (podină)	prin tăiere și utilizare la încălzirea unităților administrative locale,
4	17 01 01	elemente de șanț prefabricat	prin concasare, la consolidarea drumurilor locale
5	17 01 01	beton	ca aport de agregate
6	17 05 04	strat vegetal	acoperirea cu strat vegetal a zonei de organizare de șantier la terminarea lucrărilor

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase**i1 substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse**

La execuția lucrărilor proiectate, nu se produc substanțe toxice și periculoase. Prin grija constructorului, substanțele periculoase vor fi depozitate în locuri amenajate adecvat și vor fi manipulate de către personal special instruit în acest scop.

i2 modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

Nu e cazul.

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității

Lucrările proiectate nu afectează resursele naturale, solul, terenul, apa și biodiversitatea.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:**a) impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)**

Impactul realizării podului peste râul Tău, poate fi caracterizat ca fiind unul pozitiv, permanent, pe termen mediu și lung, cumulativ, direct și indirect.

Se îmbunătățesc condițiile de siguranță și confort de deplasare a populației (pietoni, bicicliști și vehicule), nu sunt afectate habitatele naturale, flora și fauna, se îmbunătățesc semnificativ condițiile de scurgere a apelor la debite mari, reducând riscul producerii de inundații sau distrugerea a podului.

Prin preluarea unei părți semnificative a traficului greu din zonele intens populate, se reduc vibrațiile, zgomotul produs la rulare pe suprafețe de carosabil posibil degradat, respectiv volumul de noxe produse prin utilizarea motoarelor la turații scăzute.

Se realizează o estetizare a zonei, precum și facilitarea punerii în valoare a patrimoniului local prin îmbunătățirea condițiilor de acces turistice existente sau care se vor înființa.

b) extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)

Impactul pozitiv va fi înregistrat în localitatea Fârlug, cu precădere în zona deservită de pod, rezidențială și activ productivă (agricolă), unde traficul auto se va desfășura cu o fluentă crescută .

c) magnitudinea și complexitatea impactului

Impact complex prin adresabilitate, de magnitudine benefică.

d) probabilitatea impactului

Impactul se va produce cu certitudine.

e) durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Impactul va fi permanent.

f) măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

Nu e cazul.

g) natura transfrontalieră a impactului

Nu este cazul.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Nu e cazul.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/ programe/strategii/documente de planificare.

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

HCL nr 58 din 28.11.2022 privind rectificarea bugetului local pentru luna noiembrie anul 2022, cap. 84.02 Transporturi, asigură acoperirea cheltuielilor cu întocmirea documentației tehnico-economice pentru podul peste râul Tău.

Investiția va fi finanțată prin grija beneficiarului, prin colaborare cu CNI, în calitate de finanțator majoritar. Compania Națională de Investiții SA (CNI), este o companie care realizează programe de investiții în cadrul „Programului național de construcții de interes public sau social” coordonat de MDRAP (adresă CNI nr. 10693/03.03.2022).

X. Lucrări necesare organizării de șantier

a) descrierea lucrărilor necesare Organizării de șantier

Pentru Organizarea de șantier constructorul va executa pe suprafața respectivă (în afara drumului amenajat, existent) o platformă din balast cu o grosime de 30 cm, fiind necesare în plus, în principiu următoarele lucrări:

- realizarea accesului în și dinspre incinta organizării de șantier;
- securizarea prin împrejmuire cu gard din panouri netransparente;
- amplasarea în incinta organizării de șantier a containerelor cu diferite destinații;
- desființarea amplasamentului la terminarea lucrărilor și aducerea suprafeței la starea inițială.

În incinta Organizării de șantier vor exista cel puțin următoarele dotări:

- 1 container pentru personal, cu vestiar;
- 1 container pentru biroul șefului de șantier;
- 1 cabină pentru paznic;
- 2 toalete ecologice;
- 1 magazie;
- spațiu pentru depozitare materiale și staționare utilaje;
- loc pentru depozitat combustibil;
- loc pentru generator electric.

Amplasarea acestora pe platforma împrejmuită se va particulariza funcție de necesitățile fiecărui constructor. De asemenea se va realiza racordul electric. La desființarea organizării de șantier, spațiul folosit ca și amplasament va fi redat cadrului natural, adică după terminarea lucrărilor executantul va reface terenul prin evacuarea materialului de

umplutură, așternere de teren vegetal și gazonare, conform solicitării beneficiarului.

b) localizarea organizării de șantier

Organizarea de șantier se înființează și desființează prin grija constructorului pe un amplasament pus la dispoziție de beneficiarul lucrărilor, comuna Fârliug. Suprafața necesară Organizării de șantier se stabilește funcție de nevoile constructorului, care va fi cunoscut numai după finalizarea procedurilor de achiziție a lucrărilor de execuție. Dacă acesta are sediul în apropiere, atunci pe șantier va trebui să rețină numai utilaje și materiale strict necesare pentru realizarea lucrărilor programate într-o perioadă scurtă de timp, deci în număr și cantități reduse, marea parte fiind garate respectiv depozitate la sediul său. În caz contrar suprafața necesară organizării de șantier va crește.

Localizarea efectivă se va putea preciza numai după contractarea lucrărilor de execuție.

În această situație incertă, există acordul de principiu al Comunei Fârliug pentru amenajarea Organizării de șantier pe o suprafață domeniu public de cca 670 m², localizată pe strada Rurală de pe malul drept al râului Tău, la o distanță cca 10 m față de șantier.

Localizarea Organizării de șantier în sistem Stereo 70 este:

X = 254061,376 Y = 447976,080 X = 254100,941 Y = 447970,196

X = 254097,319 Y = 447952,855 X = 254058,265 Y = 447961,507

c) descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier

Impactul realizării lucrărilor organizării de șantier asupra mediului va fi temporar, pe perioada funcționării acesteia, impact care va fi redus și gestionat de constructor prin utilizarea de mijloace ecologice pentru epurarea apelor uzate (ex. toalete ecologice). La desființarea organizării de șantier terenul folosit ca și amplasament va fi redat cadrului natural.

d) surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier

Emisiile de poluanți atmosferici din amplasamentul organizării de șantier sunt specifice activităților ce se vor desfășura, și anume:

- parcare a autovehiculelor destinate transportului materialelor necesare execuției străzii și podului;
- stocarea și distribuția carburanților;
- întreținerea și repararea utilajelor (lucrări curente, de mică anvergură, fără eliminare necontrolată de poluanți).

Pentru depozitarea carburanților se vor folosi celule etanșe, iar pentru întreținerea utilajelor pe perioada organizării de șantier se va folosi personal specializat.

e) dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Pentru a controla emisiile de poluanți în mediu, organizarea de șantier se va dota cu magazie și toalete ecologice.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

a) lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

Nu e cazul. Durata de funcționare a podului este de cca 100 de ani.

b) aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale

Prin dotarea corespunzătoare a organizării de șantier cu grup social, realizat în concordanță cu cerințele normelor în vigoare și prin respectarea precizărilor tehnologice la utilizarea materialelor de construcție de orice fel, se vor evita cu siguranță emisiile de poluanți în mediu, păstrându-se totodată nealterată calitatea factorilor de mediu.

Prin grija constructorului, substanțele periculoase vor fi depozitate în locuri amenajate adecvat și vor fi manipulate de către personal special instruit în acest scop.

c) aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu e cazul.

d) modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului

Nu e cazul.

XII. Anexe - piese desenate:

- a) **planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)**
Sunt anexate la faza Notificare.
- b) **schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare**
Nu e cazul.
- c) **schema-flux a gestionării deșeurilor**
Nu e cazul.
- d) **alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.**
Nu e cazul.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor 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, memoriul va fi completat cu următoarele:

- a) **descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 70**
Nu e cazul.
- b) **numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar**
Nu e cazul.
- c) **prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului**
Nu e cazul.
- d) **se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar**
Nu e cazul.
- e) **se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar**
Nu e cazul.
- f) **alte informații prevăzute în legislația în vigoare.**
Nu e cazul.

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:**1. Localizarea proiectului:**

- **bazinul hidrografic**
Bazinul hidrografic Timiș-Bega.
- **cursul de apă: denumirea și codul cadastral;**
Râul Tău cod cadastral V.2.35.2
- **corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod corp de apă de suprafață, râul Tău, cod RORW5-2-35-2_B1**

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

- confidența evaluării stării ecologice/potențialului ecologic – 2
- stare ecologică/potențial ecologic - 3
- stare chimică – 2

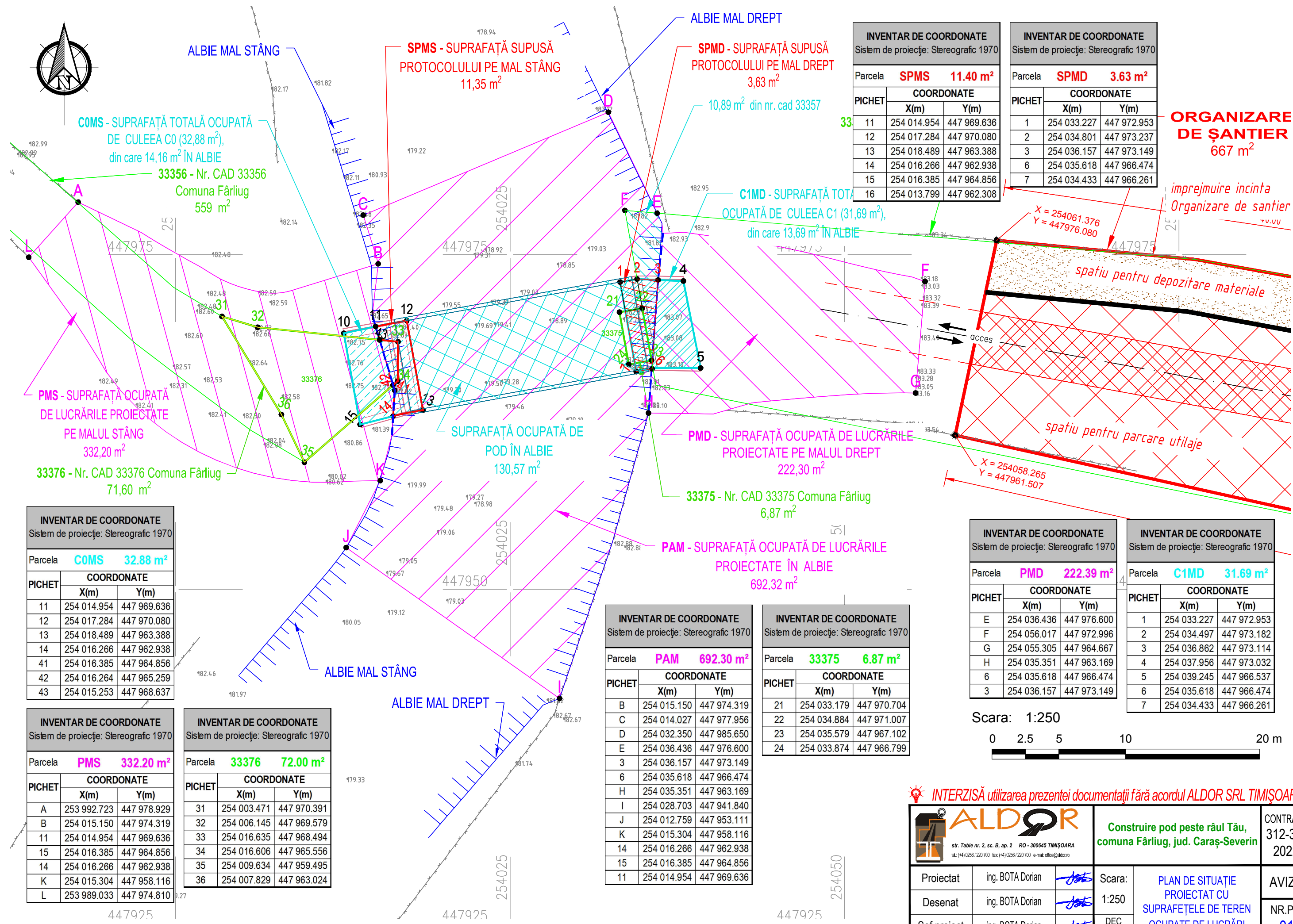
3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

- stare ecologică - BUNĂ
- stare chimică – BUNĂ
- atingerea obiectivului – 2016-2021

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

Întocmit,
Dr. ing. Adrian BOTA

Semnătura și ștampila titularului
COMUNA FÂRLIUG



INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	SPMS	11.40 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
11	254 014.954	447 969.636
12	254 017.284	447 970.080
13	254 018.489	447 963.388
14	254 016.266	447 962.938
15	254 016.385	447 964.856
16	254 013.799	447 962.308

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	SPMD	3.63 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
1	254 033.227	447 972.953
2	254 034.801	447 973.237
3	254 036.157	447 973.149
6	254 035.618	447 966.474
7	254 034.433	447 966.261

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	COMS	32.88 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
11	254 014.954	447 969.636
12	254 017.284	447 970.080
13	254 018.489	447 963.388
14	254 016.266	447 962.938
41	254 016.385	447 964.856
42	254 016.264	447 965.259
43	254 015.253	447 968.637

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	PMS	332.20 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
A	253 992.723	447 978.929
B	254 015.150	447 974.319
11	254 014.954	447 969.636
15	254 016.385	447 964.856
14	254 016.266	447 962.938
K	254 015.304	447 958.116
L	253 989.033	447 974.810

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	33376	72.00 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
31	254 003.471	447 970.391
32	254 006.145	447 969.579
33	254 016.635	447 968.494
34	254 016.606	447 965.556
35	254 009.634	447 959.495
36	254 007.829	447 963.024

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	PAM	692.30 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
B	254 015.150	447 974.319
C	254 014.027	447 977.956
D	254 032.350	447 985.650
E	254 036.436	447 976.600
3	254 036.157	447 973.149
6	254 035.618	447 966.474
H	254 035.351	447 963.169
I	254 028.703	447 941.840
J	254 012.759	447 953.111
K	254 015.304	447 958.116
14	254 016.266	447 962.938
15	254 016.385	447 964.856
11	254 014.954	447 969.636

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	33375	6.87 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
21	254 033.179	447 970.704
22	254 034.884	447 971.007
23	254 035.579	447 967.102
24	254 033.874	447 966.799

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	PMD	222.39 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
E	254 036.436	447 976.600
F	254 056.017	447 972.996
G	254 055.305	447 964.667
H	254 035.351	447 963.169
6	254 035.618	447 966.474
3	254 036.157	447 973.149

INVENTAR DE COORDONATE		
Sistem de proiectie: Stereografic 1970		
Parcela	C1MD	31.69 m²
PICHET	COORDONATE	
	X(m)	Y(m)
1	254 033.227	447 972.953
2	254 034.497	447 973.182
3	254 036.862	447 973.114
4	254 037.956	447 973.032
5	254 039.245	447 966.537
6	254 035.618	447 966.474
7	254 034.433	447 966.261



INTERZISĂ utilizarea prezentei documentații fără acordul **ALDOR SRL TIMIȘOARA**

	ALDOR str. Table nr. 2, sc. B, ap. 2 RO - 300645 TIMIȘOARA tel: (+4) 0256 / 220 700 fax: (+4) 0256 / 220 700 e-mail: office@aldor.ro		CONSTRUIRE POD PESTE RÂUL TĂU, COMUNA FÂRLUG, JUD. CARAȘ-SEVERIN	CONTRACT 312-35/ 2022
	Proiectat Desenat Sef proiect	ing. BOTA Dorian ing. BOTA Dorian ing. BOTA Dorian		Scara: 1:250 DEC 2022