

MEMORIU DE PREZENTARE

„CONSTRUIRE TERMINAL PASAGERI, PLATFORMĂ DE ÎMBARCARE-DEBARCARE PASAGERI ȘI FUNCȚIUNI CONEXE”

Amplasament: mun. Caransebes, str. Aeroportului, nr. 1, judet Caras Severin

Beneficiar: S.C. AEROPORTUL CARANSEBES S.A.

- septembrie 2022 -

BORDEROU

I. Denumirea proiectului	3
II. Titularul, beneficiarul si proiectantul general	3
III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect	4
III.1. Rezumatul proiectului	4
III.2. Justificarea necesitatii proiectului	4
III.3. Valoarea investitiei	4
III.4. Perioada de implementare propusa	4
III.5. Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente)	4
III.6. Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie etc.)	7
III.6.1. Situatia existenta	7
III.6.2. Situatia propusa – lucrari propuse	7
III.7. Profilul si capacitatile de productie	10
III.8. Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz)	12
III.9. Descrierea proceselor de productie ale proiectului impus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea	13
III.10. Materiile prime si auxiliare, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora	13
III.11. Racordarea la retelele utilitare existente in zona	13
III.12. Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investiei	15
III.13. Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente	15
III.14. Resursele naturale folosite in constructie si functionare	15
III.15. Metode folosite in constructie	15
III.16. Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara	16
III.17. Relatia cu alte proiecte existente sau planificate	17
III.18. Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare	17
III.19. Alte activitati care pot aparea ca urmare a implementarii proiectului	17
III.20. Alte autorizatii / documente cerute pentru proiect	17
IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare	18
V. Descrierea amplasarii proiectului	18
V.1. Date hidrogeografice	18
V.2. Distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context tranfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001	22
V.3. Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural	22
V.4. Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii	23
V.5. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector in format digital cu referinta geografica, in sistem de proiectie nationala Stereo 1970	24
V.6. Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare	25

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor disponibile	25
VI.1. Surse de poluanti si protectia factorilor de mediu	25
VI.1.1. Protectia calitatii apelor	25
VI.1.2. Protectia aerului	26
VI.1.3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor	27
VI.1.4. Protectia impotriva radiatiilor	28
VI.1.5. Protectia solului si a subsolului	28
VI.1.6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice	30
VI.1.7. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public	31
VI.1.8. Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament	33
VI.1.9. Gospodarirea substantelor toxice si periculoase	35
VI.2. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii	36
VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate in mod semnificativ de proiect	36
VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului	38
IX. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare	39
IX.1. Justificarea incadrarii proiectului	39
IX.2. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.	39
X. Lucrari necesare organizarii de santier	39
XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile	40
XII. Anexe - piese desenate	41
XIII. Informatii specifice proiectelor care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare	41
XIV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele, memoriul va fi completat cu informatii preluate din Planurile de management bazinale	41
XV. Criteriile prevazute in anexa nr. 3 la Legea nr. 292 / 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau in considerare, daca este cazul, in momentul compilarii informatiilor in conformitate cu punctele III-XIV.	41

I. DENUMIREA PROIECTULUI

Prezenta lucrare reprezinta Memoriul de prezentare necesar emiterii Acordului de mediu pentru proiectul **„CONSTRUIRE TERMINAL PASAGERI, PLATFORMĂ DE ÎMBARCARE-DEBARCARE PASAGERI ȘI FUNȚIUNI CONEXE”**, propus in mun. Caransebes, str. Aeroportului, nr. 1, judet Caras Severin si dezvoltat de **S.C. AEROPORTUL CARANSEBES S.A.**

In urma parcurgerii etapei de evaluare initiala, Agentia pentru Protectia Mediului (APM) Caras-Severin a emis Decizia etapei de evaluare initiala nr. 168 / 01.08.2022, conform careia:

- proiectul propus intra sub incidenta Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, fiind incadrat in Anexa 2, pct. 10, lit. b) proiecte de dezvoltare urbană, inclusiv construcția centrelor comerciale și a parcărilor auto publice si pct. 6, lit. c) instalații de depozitare a produselor petroliere, petrochimice și chimice, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 1;
- proiectul propus nu intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare;
- proiectul propus intra sub incidenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

Astfel, APM Caras-Severin a decis necesitatea declansarii procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul: „Construire terminal pasageri, platformă de îmbarcare-debarcare pasageri și funcțiuni conexe”, propus a fi amplasat in mun. Caransebes, str. Aeroportului, nr. 1, judet Caras Severin, prin continuarea procedurii cu depunerea memoriului de prezentare, insotit de dovada achitarii tarifului aferent etapei de incadrare a proiectului.

Memoriul de prezentare este elaborat conform continutului cadru prevazut in Anexa nr. 5E la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului.

II. TITULARUL, BENEFICIARUL SI PROIECTANTUL GENERAL

Titular: **S.C. AEROPORTUL CARANSEBES S.A.**

Beneficiar: **S.C. AEROPORTUL CARANSEBES S.A.**

Sediul social: mun. Caransebes, str. Aeroportului, nr. 1, judet Caras Severin

CUI: 4223811, Nr. R.C.: J11/319/1998

Reprezentant: Gabriel Olariu

Telefon: 0722.436.142

Proiectant: **S.C. LEVIATAN DESIGN S.R.L.**

Bucuresti, Splaiul Unirii, nr. 247-251, sector 3

CUI: RO30329499, Nr. R.C.: J40/7016/2012

Tel. 0748.188.755

E-mail: ilincea.buzea@leviatan.ro

Elaborator memoriu de prezentare: **S.C. VIREO ENVIROCONSULT S.R.L.**

Str. Bogdan Gh. Tudor, nr. 7, bl. 21, sc. A, et. 2, ap. 13, Sector 3, Bucuresti

CUI: RO 29372720, Nr. R.C.: J40/13931/2011

Tel. 0746.061.906

Fax: 031.432.22.97

E-mail: marina@vireo.ro.

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

III.1. Rezumatul proiectului

Prin proiect se propune executia urmatoarelor lucrari: terminal pentru pasageri, platforma imbarcare / debarcare pasageri si functiuni conexe (terminal bagaje, spatiu stocare combustibil, statie distributie carburanti, drumuri de acces si tehnologice, alei pietonale si parcari).

III.2. Justificarea necesitatii proiectului

Investitia propune revitalizarea Aeroportului Banat Caransebes prin construirea unui pavilion cu rol de terminal pasageri configurat cu porti de imbarcare-debarcare si turn de control (remote tower), prevazut cu spatii comerciale si alimentatie publica, terminal de bagaje, platforme stationare aeronave, spatiu stocare combustibil, statie distribuite carburanti, drumuri de acces si tehnologice, alei pietonale si parcari.

Nota: In paralel se afla in avizare un alt proiect pentru modernizare pista de aterizare decolare, reconfigurarea cailor de rulaj pentru deservirea pistei, amenajarea unei platforme de acces la hangarele existente si cele ce urmează a fi executate cu amenajarea corespunzătoare a unor locuri de parcare pentru avioane, realizarea unui sistem de preluare si dirijare a apelor pluviale si realizarea unui sistem modern de balizaj, sistem de aterizare instrumentala ILS420/DME415, statie meteo si sistem AFIS de coordonare trafic. (Acest proiect face obiectul altei procedure de mediu.)

Obiectivele propuse prin cele doua proiecte au fost corelate.

III.3. Valoarea investitiei

Valoarea estimativa a investitiei: 30.000.000 euro.

III.4. Perioada de implementare propusa

Durata de executie a lucrarilor este estimata la 24 luni.

III.5. Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente)

Terenul cu suprafata totala de 102.845 mp pe care se doreste realizarea investitiei este situat partial in extravilan (47.826 mp) si partial in intravilanul municipiului Caransebes (55.019 mp), in partea de est a localitatii, la aprox. 560 m de Varianta Ocolitoare a mun. Caransebes, la aprox. 250 m de malul drept al paraului Potoc si la aprox. 780 m de malul stang al paraului Valea Mare.

Conform PUG aprobat cu HCL nr. 61 / 2000 terenul se incadreaza in UTR 15 – corp de sine statator in extravilan – zona cu destinatie speciala, nereglementata urbanistic, dar avand categoria de folosinta conform C.F. curti-constructii si faneata, partial ocupat de constructii anexe (C1, C2, C3, C6), respectiv constructii industriale si edilitare (C4, C5), apartinand Aeroportului Banat Caransebes cod IATA: CSB, cod ICAO: LRCS.

Terenul cu suprafata de 1.970.040 mp este inscris in cartea funciara nr. 44927 cu nr. cadastral 44927.

Terenul este proprietate publica a judetului Caras-Severin si a fost preluat in concesiune pe o perioada de 30 ani, incepand cu data de 05.10.2007, de S.C. AEROPORTUL CARANSEBES S.A..

Terenul aferenta aeroportului are suprafata de 1.970.040 mp, iar investitia propusa va fi realizata pe zona de sud a terenului, afectand o suprafata de 102.845 mp.

Vecinatatile amplasamentului

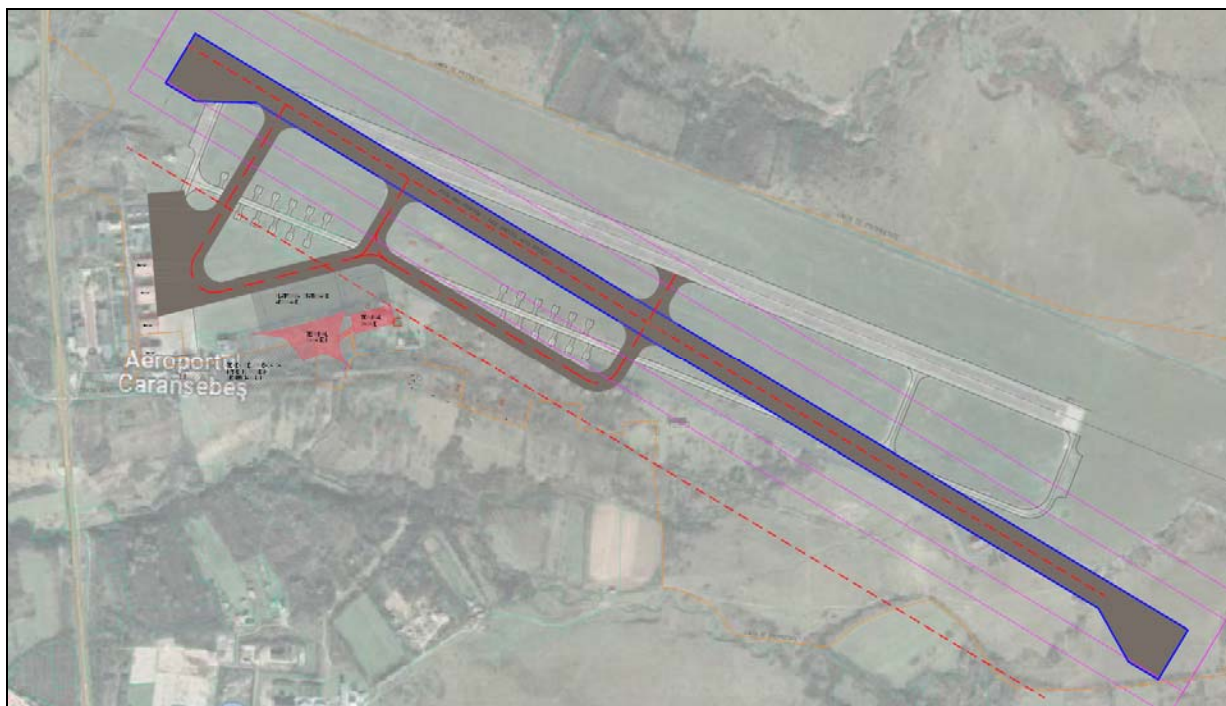
- la vest: DN7CC – Varianta Ocolitoare a Municipiului Caransebeș, Unitatea Militara 01372
- la sud: domeniul public str. Aeroportului; terenuri arabile în proprietate privată
- la est: terenuri arabile în proprietate privată
- la nord: terenuri arabile în proprietate privata.

Accesul pe amplasament

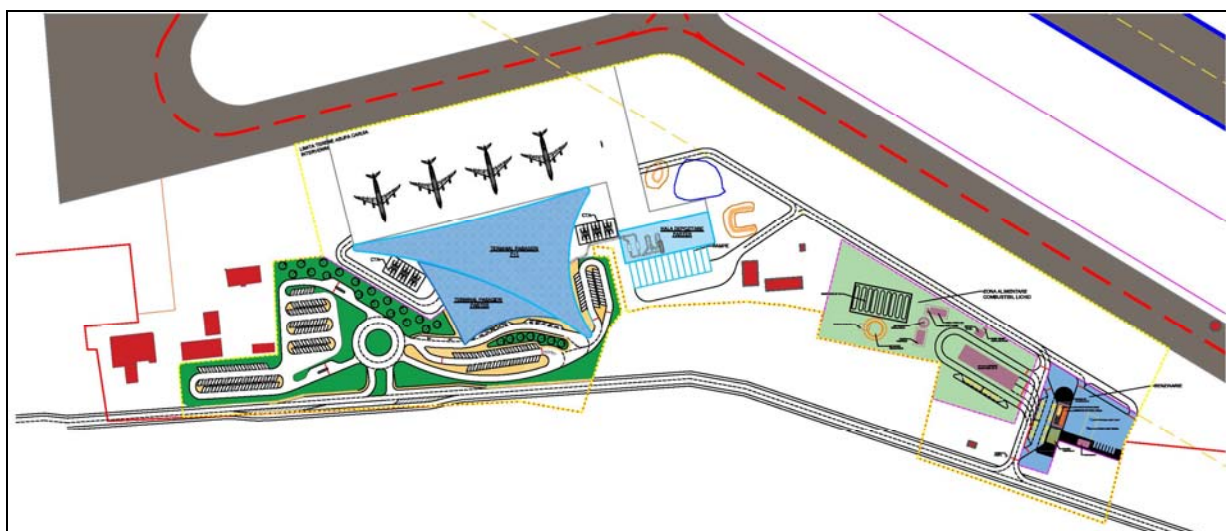
Aceesul pe amplasament se poate realiza din strada Aeroportului pe latura de sud a terenului.



Plan de incadrare in zona



Amplasare in incinta



Plan de situatie cu obiectivul propus

Bilant teritorial:

- suprafata teren – aeroport: $S = 1.970.040$ mp
- suprafata teren – alocat proiect: $Stp = 102.845$ mp (conform C.U.)
- suprafata construita: $Sc = 11.770$ mp, din care:
 - o suprafata terminal pasageri = 10.050 mp

- suprafata terminal bagaje = 1.720 mp
- suprafata betonata: Sb = 33.008 mp, din care:
 - suprafata platformă staționare aeronave = 20.580 mp
 - suprafata drumuri de acces și tehnologice = 3.310 mp
 - suprafata pietonale = 3.200 mp
 - suprafata parcări = 5.918 mp
- suprafata spatii verzi: Ssv = 7.200 mp
- suprafata teren pe care nu se intervine cu lucrari: S = 50.867 mp

III.6. Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie etc.)

Planurile se regasesc anexate la dosarul pentru solicitarea acordului de mediu.

Terenul pe care se propune realizarea investitiei nu prezinta vegetatie inalta (arbori sau arbusti), ci doar plante care cresc spontan, specifice terenurilor libere (buruieni), fara vreo valoare specifica.

III.6.1. Situatia existenta

Aeroportul a fost deschis în 1969 ca aeroport de urgență, dar și-a intrat în rolul de aeroport civil abia în 1975. În anul 1994 compania Tarom a suspendat cursele aeriene regulate spre Caransebeș.

Pe 11 iunie 2014 a fost inaugurată a cincea Unitate Specială de Aviație, componentă a Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne, destinată intervențiilor de salvare, dar și de poliție aeriană.

Pe amplasament se află 3 hangare, un turn de control și un pavilion cu rol de terminal de pasageri.

III.6.2. Situatia propusa – lucrari propuse

Prin proiect se propune realizarea urmatoarele obiective:

- ***terminal de pasageri***

Prin proiect se prevede un pavilion nou cu rolul de Terminal de Pasageri, cu regim de înălțime P+Ep+1E, amplasat în zona de sud a incintei.

Terminalul va fi configurat cu patru porți de îmbarcare-debarcare, dotate cu jet-bridge-uri și va fi deservit de un turn de control de tip remote-tower cu sistem meteo, sisteme de comunicație radio, sisteme de apropiere instrumental VOR/DME și sisteme de alimentare cu energie electrică de urgență.

Terminalul de pasageri va fi adaptat funcțional pentru a răspunde cerințelor fluxurilor de pasageri care pleacă sau sosesc, atât în cazul curselor interne cât și în cazul curselor externe, răspunzând tuturor cerințelor de securitate, control și siguranță specifice unui aeroport internațional, conform standardelor europene.

Pe lângă funcțiunile aferente așteptării, controlului, îmbarcării și debarcării pasagerilor vor fi prevăzute și spații destinate închirierii cu rol de spații comerciale și de alimentație publică.

- ***terminal de bagaje***

Adiacent terminalului de pasageri, se va realiza un Terminal de Bagaje, de tip hală, cu regim de înălțime P. Această clădire va comunica direct cu clădirea de pasageri pentru a transfera bagajele de la/ către acesta.

▪ **platformă staționare aeronave**

Pe latura de nord a terminalului de pasageri se va realiza o platformă destinată staționării aeronavelor, în vederea îmbarcării / debarcării pasagerilor și a realizării operațiunilor și procedurilor necesare pregătirii aeronavelor înainte și după zbor.

▪ **spațiu de stocare a combustibilului de aviație și stație de distribuție carburanti**

Pe amplasament se va amenaja și un spațiu de stocare a combustibilului de aviație ce va cuprinde: rezervoare carburanți-lubrifianți aeronave, rețele tehnologice, drumuri, platforme, împrejurire, sistem de instalații de intervenție PSI și o Stație de distribuție carburant destinată tehnicii aeroportuare.

Parcul de rezervoare pentru combustibili de aviație va cuprinde 4 rezervoare prefabricate, cilindrice, fiecare cu capacitatea de 100 mc, prevazute cu o cuva de beton, cu dimensiunile 44 x 22 m, în care sunt amplasate. Cuva este proiectată astfel încât să poată acomoda maxim 8 rezervoare cilindrice cu capacitatea de 100 mc. Primirea combustibilului se va face prin intermediul a doua pompe și este preluat din rezervoare cu ajutorul altor două pompe, trecut prin filtrele separatoare de apă pentru purificare și trimis la încărcare în autoalimentatoare.

În zona cuvei rezervoarelor pot avea loc scăpări accidentale de produse petroliere. Aceste produse, care pot fi antrenate de apă de ploaie sau de apă de spălare, vor fi preluate de un sistem de rigole și conducte și dirijate spre un separator de produse petroliere. Separatorul de hidrocarburi este de tip prefabricat din beton și este acoperit cu pământ, iar accesul pentru curățire și întreținere se face prin intermediul unui element de cămin prevăzut cu capac. În conformitate cu prevederile legale privind protecția la foc, în amonte și în aval de separator, sunt prevăzute cămine cu gardă hidraulică, ventilație antifoc și opritori de flăcări.

Pentru stabilirea tipului principal de instalație de stingere și pentru dimensionarea acestora s-au luat în calcul sursa și tipul de lichid inflamabil potențial a fi răspândit, tipul de rezervoare și capacitatea totală de stocare cât și cuva de retenție.

Stabilirea zonei de risc maxim care necesită cea mai mare cantitate de spumant concentrat pentru protecția zonei de îndiguire cât și pentru prevenirea și limitarea răspândirii incendiului sunt criteriile de bază pentru alegerea metodei optime și a tipului de instalație precum și pentru calculele ce vor determina dimensionarea (numărul și poziționarea gurilor de deversare și cantitatea necesară de spumant concentrat).

Astfel, au fost prevăzute următoarele echipamente:

- instalații fixe de stingere-inundare cu spuma aeromecanică a rezervoarelor de combustibil pentru aviație
- instalații fixe de racire cu apă pentru rezervoarele de combustibil pentru aviație
- instalații fixe de stingere-inundare cu spuma aeromecanică la cuva de retenție
- instalații de hidranți exteriori pentru casa de spuma
- gospodărie de spuma cu rezervor de spumant concentrat și instalație de preparare a spumei cu proporționar de spumant.

Descriere alimentare carburanti tehnica aeroportuara:

Prin proiect se prevede, de asemenea, o stație de alimentare cu carburanți a autovehiculelor, ce va fi dotată cu 2 rezervoare îngropate, unul cu capacitatea de 30 mc pentru benzină și unul cu capacitatea de 100 mc pentru motorină. Rezervoarele vor fi cilindrice, monocampaniment, cu pereți dubli.

Livrarea carburanților în vrac se realizează cu două pompe de distribuție, una cu debit mare și una cu debit normal.

De asemenea, se va realiza si un depozit de lubrifianti reprezentat de o constructie metalică, bicompartimentată (într-un compartiment se depozitează uleiuri curate, iar în celalalt uleiuri uzate).

Depozitul de combustibili lichizi mai este prevăzut cu:

- instalații electrice, care cuprind alimentarea cu energie electrică, instalațiile de iluminat exterior și interior, instalațiile de forță și legare la pământ
- instalații de apă-canal
- sistem de gestiune
- împrejmuire perimetrală de protecție și bariere automate de acces auto.

Depozitul de combustibil lichid va fi prevăzut cu detectoare de fum în următoarele puncte:

- în zona depozitului de uleiuri
- în zona dispeceratului.

De asemenea, se vor prevedea și detectoare de flacără, astfel:

- în zona pompelor
- în zona gurilor de descărcare.

În cadrul obiectului, se vor utiliza următoarele instalații și măsuri de limitare și stingere a incendiului:

- sistem de sprinklere cu apă la plafon pentru Clădire Dispecerat Stație CL
- sistem de sprinklere cu apă și spumă la plafon pentru Depozit Lubrifianti
- hidranți interiori cu spumă pentru Depozit Lubrifianti
- hidranți interiori cu apă pentru Clădire Dispecerat Stație CL
- hidranți exteriori cu apă
- dotări AÎl.

▪ **amenajari exterioare**

Pe amplasament se vor realiza și drumuri de acces și tehnologice și alei pietonale, parcări pentru autovehicule și amenajări peisagere.

Nota: terminalul nu a fost prevazut cu adapost de aparare civila.

Incadrarea constructiilor

- categoria "B" de importanta (deosebita), conform HG nr. 766/1997
- clasa "II" de importanta, conform Normativ P100-1 / 2013
- grad „II” de rezistenta la foc, conform Normativ P 118 / 1999
- clasa "IV" de importanta, conform STAS 4273-83.

III.7. Profilul si capacitatile de productie

Structura constructiva

Cladirea terminalului se propune a fi format din doua volume alaturate, unul principal, ce are regim de inaltime P+Ep+1E si un volum secundar, cu regim de inaltime P.

Volumul principal va fi realizat din punct de vedere structural din cadre cu stalpi, grinzii si planseu din beton armat peste parter, iar etajul va avea structura de rezistenta realizata integral din metal cu stalpi "pom" si structura de acoperire reticulara ce defineste o suprafata cu dubla curbura. Structura din beton armat a parterului este impartita in 3 tronsoane, iar structura metalica a etajului este realizata dintr-un singur tronson, elasticitatea sa permitandu-l sa preia deplasările diferite ale tronsoanelor de beton.

Volumul secundar va avea suprastructura realizata integral din metal, cu stalpi "pom" si structura de acoperire reticulara ce defineste o suprafata cu dubla curbura.

Închiderea exterioara a terminalului se propune a fi realizata cu pereti cortina cu geam termopan si rame din profile de aluminiu cu rupere de punte termica. Peretii cortina vor avea propria structura de rezistenta pentru a rezista la sarcinile seismice si cele impuse de împingerile cauzate de vânt.

Sticla utilizata pentru geamurile termopan va avea foaia de sticla exterioara armata antiefracție (2 foi de sticla lipite pe o folie de PVB), iar foaia interioara va fi din sticla securizata. Geamurile termopan vor trebui sa fie din sticla float, Low E reflectorizanta 28-30 %.

Invelitoare va fi realizata din tabla cutata, vata minerala (20 cm) si membrana PVC. Prealuarea apelor de pe invelitoare se va realiza cu receptori de terasa se va directiona catre rețeaua de canalizare pluviala.

Compartimentările interioare vor fi in cea mai mare parte realizate din sisteme de gips-carton dublu sau triplu placate, cu diferite grade de rezistenta la foc si/sau umiditate in functie de cerintele spatiilor pe care le delimiteaza. Pentru spatiile ce necesita protectie anti efracție se vor folosi pereti de zidarie sau sisteme de pereti de gips-carton cu insertie de table de otel intre straturile de placi de gips-carton.

Finisajele interioare vor fi de buna calitate, cu rezistenta ridicata la uzura, mentenanta usoara si aspect placut.

Pentru pardoseli se vor utiliza ca materiale: gresie portelanata antiderapanta de interior, pardoseala din LVT si vopsea epoxidica antistatica.

Finisajele peretilor vor fi din vopsitorii lavabile in majoritatea spatiilor, placari din aluminiu sau metalice de interior montate pe structura metalica, in zonele de trafic intens si din placi ceramice in grupurile sanitare.

Tavanele suspendate vor fi realizate din placi din fibre minerale si gips-carton in zonele administrative, lamelare sau metalice (tip figure) in zonele publice.

Structura functionala

Noul terminal de pasageri se constituie intr-o cladire reprezentativa, complet functionala ce asigura procesarea fluxurilor de sosiri/plecari ale pasagerilor si bagajelor acestora, cu respectarea zonelor de securitate conform reglementarilor nationale si internationale in vigoare pentru destinatii interne si internationale in regim UE intra Schengen, UE extra Schengen si Non UE.

Terminalul nou propus este unul modern, prevazut cu toate dotarile necesare traficului aerian international, intra si extra comunitar, gandit sa ofere o experienta cat mai placuta si sigura utilizatorilor sai, pasageri si companii aeriene.

Cladirea terminalului se propune la sudul platformei de imbarcare-debarcare, pe care o va deservi prin intermediul a 4 porti de imbarcare dotate cu tuneluri de imbarcare cu burduf.

Cladirea terminalului se va realiza din doua volume alaturate, unul principal ce deserveste zona de plecari, impreuna cu salile de asteptare, spatiile administrative si comerciale, ce are regim de inaltime P+Ep+1E si un volum secundar, cu regim de inaltime parter, ce deserveste fluxul de sosiri cu zona de preluare bagaje si sala de asteptare.

Toate spatiile terminalului de pasageri au fost calculate in conditii de simultaneitate a zborurilor, pentru o capacitate de trafic de 300 de pasageri/ ora de varf, atat la plecari cat si la sosiri, numarul maxim de pasageri aflati simultan in aerogara fiind considerat 600 de persoane.

Din punct de vedere functional, zona de parter este destinata plecarilor internationale UE si Non UE, iar etajul este destinat plecarilor interne.

Sosirile sunt directionate prin intermediul unui tunel paralel cu fatada dinspre platforma de imbarcare-debarcare, impartit in doua pe inaltimea parterului pentru a deservi separat fluxurile de sosiri interne si internationale.

Accesul in terminal se va face pe fatada sudica in zona de intersectie a celor doua volume prin intermediul a doua windfanguri, aferente fiecarui volum in parte, ce deservesc, unul zona de placari si celalalt zona de sosiri.

Zona publica este impartita in doi lobi aferenti fluxului de plecari, respectiv sosiri ce comunica intre ei in zona windfangurilor de acces. In aceasta zona au acces atâta persoanele care vin din parcare publica, sosite cu autoturisme proprii, taxiuri sau cu transportul în comun, pe de o parte, cât si pasagerii care au sosit din traficul international si/sau intern, dupa recuperarea bagajelor. Tot în acest hol vor accede si cei care conduc sau asteapta pasagerii.

In sala de asteptare plecari se afla ghiseele de check-in, ghiseele drop-off si automatele de check-in. In acelasi spatiu se gaseste si biroul de informatii, spatii destinate inchirierii de catre agentii de transport aerian si agentilor economici. Din sala de asteptari plecari se poate accesa si o zona de grupuri sanitare pentru public, separate pe sexe si un grup sanitar pentru persoane cu mobilitate redusa, o camera „Mama si copilul” si un cabinet medical pentru situatii de prim-ajutor.

Din sala de asteptare plecari se va trece direct in zona de asteptare pentru controlul de securitate prin intermediul unui post de control ce permite accesul doar persoanelor ce detin bilet de calatorie si permis de imbarcare. Aici pasagerii si bagajele lor de mana vor fi controlati de catre personalul autorizat.

Dupa ce li se efectueaza controlul de securitate pasagerii ajung intr-o zona tampon, de distributie a circulatiei, unde, daca urmeaza sa efectueze un zbor intern vor urca la etajul 1 cu ajutorul a doua ascensoare de pasageri sau a unei scari rulante. Daca urmeaza sa efectueze un zbor extern isi vor continua drumul catre spatiul de asteptare in vederea controlului documentelor de identitate. Tot din spatiul de distributie a circulatiei se poate accesa si zona birourilor de supraveghere ale SRI-ului si ale politiei de frontiera.

In cazul plecarilor internationale, dupa controlul documentelor de identitate se va intra in zona de asteptare aferenta portilor de imbarcare, unde se vor amenaja spatii de asteptare cu scaune, spatii comerciale destinate inchirierii de catre diversi agenti economici, doua zone de grupuri sanitare separate pe sexe, cu grup sanitar pentru persoane cu mobilitate redusa, salon „mama si copilul” si un salon dedicat pasagerilor VIP, adiacent curtii interioare.

Imbarcarea pasagerilor se face prin intermediul celor 4 porti de imbarcare, prin accesarea nodurilor cu scara si lift ce fac legatura cu etajul 1 al cladirii, unde sunt conectate tunelurile de imbarcare cu burduf. Nodurile de circulatie functioneaza pe baza de control acces astfel incat fluxurile de plecari interne, externe si sosiri sa nu se intersecteze.

In cazul plecarilor interne, pasagerii urca la etajul 1 cu ajutorul a doua ascensoare de pasageri sau a unei scari rulante unde se afla zona de asteptare aferenta portilor de imbarcare. In afara spatiilor de asteptare amenajate cu saune, in aceasta zona vor mai fi organizate spatii comerciale destinate inchirierii de catre diversi agenti economici, doua zone de grupuri sanitare separate pe sexe, cu grup sanitar pentru persoane cu mobilitate redusa, salon „mama si copilul” si un salon dedicat pasagerilor VIP, adiacent curtii interioare.

Tot la etajul 1 al terminalului se vor mai gasi doua zone administrative ce sunt accesibile din zonele administrative din parter prin intermediul unor noduri de circulatie cu scara si lift si unde se vor amenaja birouri pentru personalul aeroportuar, SRI, politie de frontiera, vestiare, grupuri sanitare si spatii tehnice.

Imbarcarea pasagerilor se va face prin intermediul celor 4 porti de imbarcare, conectate direct la tunelul de imbarcare cu burduf.

Sosirile se vor face tot prin intermediul tunelurilor de imbarcare cu burduf conectate la terminalul de pasageri, in dreptul nodurilor de circulatie deservite de scari si ascensoare pentru persoane prin intermediul carora fluxurile de sosiri interne si internationale sunt ghidate catre traseele specifice fiecaruia. Astfel, fluxul de pasageri aferent sosirilor interne este directionat catre tunelul paralel cu fatada nordica a terminalului (catre platforma de imbarcare-debarcare) la nivelul intermediar (cota +3.00) care debuseaza prin intermediul unor scari rulante dublate de lift in zona de preluare bagaje din parter.

Fluxul de pasageri aferent sosirilor internationale este directionat catre tunelul paralel cu fatada nordica a terminalului (catre platforma de imbarcare-debarcare) la nivelul parterului de unde este impartit in doua: catre tranzit sau catre control acte de identitate. Pasagerii care trec de controlul actelor de identitate ajung in zona conveioarelor de bagaje de unde ies in zona de asteptare publica, in timp ce pasagerii care sunt in tranzit trec printr-un control de securitate si verificare a actelor de identitate, ajungand in zona de asteptare aferenta plecarilor externe.

Pasagerii ajung in sala publica de asteptare sosiri dupa ce au efectuat controlul pasapoartelor, ridicarea bagajelor de cala si/sau controlul vamal dupa caz. In aceasta zona se gasesc si spatii destinate inchirierii de catre diversi operatori economici: inchirieri auto, bancomate, cafenele etc.

Dotari

In cadrul obiectivului propus se vor asigura urmatoarele dotari:

- 8 ascensoare persoane
- 3 scari rulante
- 2 conveioare bagaje de tip carusel pentru sosiri
- conveior bagaje plecari
- scanner bagaje x-ray pentru bagaje cala
- scanner X-ray bagaje cala
- 5 porti scanare x-ray persoane + 5 tuneluri scanner x-ray bagaje de mana
- 6 posturi de incarcare masini electrice
- turnicheti verificare documente
- monitoare afisaj
- automate self check-in.

III.8. Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz)

In prezent, pe amplasament sunt edificate urmatoarele constructii:

- 3 hangare, cu suprafata construita de 560 mp, 104 mp si respectiv 81 mp

- un turn de control, cu suprafata construita de aprox 30 mp
- un pavilion cu rol de terminal de pasageri, cu suprafata construita de 66 mp.

III.9. Descrierea proceselor de productie ale proiectului impus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea

Conform specificului obiectivului propus, pe amplasament nu se vor desfasura activitati de productie.

III.10. Materiile prime si auxiliare, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora

Pentru exploatare obiectivului propus sunt necesare urmatoarele resurse:

- apa – alimentarea cu apa a obiectivului propus se va asigura de la rețeaua publică a orașului prin intermediul unui bransament si din subteran, prin intermediul unui foraj existent; apa va fi folosita in scop potabil, menajer (igienico-sanitar) si pentru refacerea rezervei intangibile de incendiu
- energie electrica – obiectivul va fi alimentat de la rețeaua publica de energie electrica din zona / incinta.

III.11. Racordarea la rețelele utilitare existente in zona

III.11.1. Alimentarea cu apa

Situatia existenta

In prezent, alimentarea cu apă in cadrul aeroportului se asigura din doua surse:

- de la rețeaua publică a orașului prin intermediul unui bransament existent, conform Contractului de furnizare / prestare a serviciului de alimentare cu apa si canalizare nr. 627 / 22.08.2022, incheiat cu S.C. AQUACARAS S.A.;
- din subteran, prin intermediul unui foraj existent pe amplasament.

Situatia propusa

Alimentarea cu apa obiectivului propus se va asigura din sursele de apa existente, prin extinderea rețelei de apa din incinta aeroportului.

Parametrii de debit și presiune se vor asigura cu ajutorul unei stații de ridicare a presiunii, formata din rezervor de apă din beton, cu capacitatea $V = 30$ mc, pentru consum menajer, grup de pompare și recipient de hidrofor.

Prepararea apei calde pentru uz menajer se va face local, cu ajutorul unor boilere electrice. Apa caldă menajeră, astfel preparată se va distribui la obiectele sanitare prin intermediul unor conducte care se vor amplasa în paralel cu cele de apă rece.

Bransamentul va fi prevazut cu un contor de apa cu transmitere a datelor la distanta. Se vor prevedea, de asemenea, contoare de apa pe conducta de alimentare a fiecarui spatiu comercial din cladire.

Conductele de alimentare cu apă vor fi izolate împotriva producerii condensului cu izolatie termica având grosimea de 9 mm.

Extinderea rețelei de alimentare cu apa va fi executata din conducte din PEHD.

III.11.2. Evacuarea apelor uzate menajere

Situatia existenta

In prezent, apele uzate rezultate din cadrul obiectivului sunt evacuate in reseaua publica de canalizare, prin intermediul unui racord, conform Contractului de furnizare / prestare a serviciului de alimentare cu apa si canalizare nr. 627 / 22.08.2022, incheiat cu S.C. AQUACARAS S.A.

Situatia propusa

Din cadrul obiectivului propus urmatoarele categorii de ape uzate menajere:

- ape uzate menajere provenite din functionarea tuturor obiectelor sanitare, evacuate gravitational in reseaua de canalizare din incinta si apoi in reseaua publica de canalizare prin intermediul unui camin de racord
- condensul provenit de la unitatile de climatizare. Evacuarea condensului se va realiza gravitational in reseaua de canalizare menajera din cladire.
- ape uzate incarcate cu grasimi, provenite de la restaurant/cafenea vor fi trecute prin separatoare de grasimi locale, amplasate in fiecare spatiu, iar apoi vor fi gravitational in reseaua de canalizare menajera din cladire.

Calitate apelor uzate menajere deversate in reseaua publica de canalizare va respecta limitele impuse de NTPA 001, conform HG nr. 352/2005.

Extinderea retelei de canalizare ape uzate menajere va fi executata din conducte din PVC-KG.

III.11.3. Evacuarea apelor pluviale

Apele pluviale de pe platformele exterioare, posibil incarcate cu hidrocarburi, preluate cu ajutorul unor guri de scurgere / rigole, vor fi trecute printr-un separator de hidrocarburi, iar apoi vor fi colectate intr-un bazin de retentie, etans, ingropat, din beton armat, cu capacitatea $V = 2.500$ mc.

Reseaua de canalizare ape pluviale va fi executata din conducte din PVC-KG.

Ape pluviale de pe acoperisuri vor fi preluate printr-un sistem sub presiune tip vacuum (Geberit) si vor fi colectate direct in bazinul de retentie etans, ingropat, din beton armat, cu capacitatea $V = 2.500$ mc.

Evacuarea apelor pluviale din bazinul de retentie

Apele pluviale colectate in bazin de retentie, etans, din beton armat, cu capacitatea $V = 2.500$ mc, vor fi utilizate la intretinerea spatiilor verzi din incinta, iar surplusul se va pompa in reseaua de canalizare menajera din incinta si apoi in reseaua publica de canalizare.

Apele pluviale vor fi evacuate in reseaua publica de canalizare, pe timp de noapte si timp uscat, cu ajutorul unui grup de pompare. Ca masura suplimentara de evacuare a apelor de ploaie pompele de evacuare ape pluviale vor fi automatizate sa porneasca in cascada, astfel incat sa functioneze si pompele active si pompa de rezerva in caz de ploaie torentiala.

Calitate apelor pluviale colectate in bazinul de retentie va respecta limitele impuse de NTPA 001, conform HG nr. 352/2005.

Reseaua de canalizare ape pluviale va fi executata din conducte din PVC-KG.

III.11.3. Alimentarea cu energie electrica

Alimentarea cu energie electrica se va asigura de la reseaua electrica din zona, prin intermediul instalatiei existente pe amplasament.

III.11.4. Asigurarea agentului termic

Incalzirea spatiilor se va face cu un sistem de pompe de caldura cu inalta eficienta, reversibile, aer – apa, cu modul hidraulic incorporat, cu 2 circuite frigorifice utilizand refrigerant R410A.

III.12. Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investiei

Sunt posibile evenimente minore in perioada de executie a lucrarilor in zone punctuale, cum ar fi poluari accidentale cu carburanti de la masini si utilaje, depasiri ale nivelului de zgomot in zona utilajelor in functiune, deranjarea temporara a circulatiei pe reseaua stradala unde se pozeaza obiectivele.

Pentru fiecare obiectiv implementat se vor prevedea lucrari de refacere a starii initiale prin refacerea stratului vegetal.

Dupa terminarea lucrarilor de construire a cladirilor si a lucrarilor de infrastructura, se va realiza o sistematizare pe verticala a zonei, se va amenaja zona verde prin plantatii si se vor marca toate arterele de circulatie.

De asemenea, se va face un inventar al materialelor ramase in urma lucrarilor de executie in vederea identificarii materialelor ce pot fi reutilizate, valorificate, reciclate sau transportate la un depozit de deseuri.

III.13. Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente

Nu este cazul. Prin implementarea proiectului nu se vor amenaja cai noi de acces catre aeroport.

Accesul la obiectiv se face din Varianta ocolitoare a municipiului Caransebes care asigura legatura cu DN 68 Hateg – Caransebes cu DN 6 sau la iesirea din oras, pe strada Aeroportului, pe latura de sud a amplasamentului.

Prin proiect se propun:

- drumuri de acces și tehnologice (aferele constructiilor propuse)
- alei pietonale
- parcuri pentru autovehicule.

III.14. Resursele naturale folosite in constructie si functionare

Pentru realizarea investiei, in cadrul lucrarilor de executie se folosesc materiale de constructii standard: beton, fier beton, metal, sticla, tabla, vata minerala, etc.

Atat in perioada de executie, cat si in perioada de functionare sunt necesare resurse naturale precum apa si energia electrica, ce se vor asigura de la retelele publice din zona.

III.15. Metode folosite in constructie

Executia lucrarilor se va face in conformitate cu prevederile legale in vigoare privind calitatea in constructii, printre care enumeram:

- verificarea calitatii executiei constructiilor; aceasta se efectueaza pe toata durata de executie, de catre diriginti de santier de specialitate
- certificarea calitatii produselor folosite prin grija producatorului; se interzice folosirea de produse fara certificarea calitatii
- efectuarea receptiilor se face de catre investitor in prezenta proiectantului si a executantului si/sau a reprezentantilor de specialitate, legal consemnati de acestia.

Antreprenorii lucrarilor vor alege tehnologii moderne si cele mai bune practici disponibile in domeniul constructiilor.

Pe toata perioada lucrarilor de executie, se vor respecta conditiile impuse de legislatia specifica de mediu si sanatatea si securitatea lucrarilor.

Tehnologia de realizare a lucrarilor pentru construire cuprinde urmatoarele etape generale:

- lucrari de amenajare a terenului
- excavari pentru realizarea fundatiilor
- realizarea cofrajelor, montarea elementelor de armatura si turnarea betonului
- executia lucrarilor: montarea structurilor metalice, realizare prinderi, montare invelitoare, realizare inchideri exterioare, realizare compartimentari, realizare finisaje exterioare si interioare
- realizarea lucrarilor de instalatii
- montare echipamente si mobilier specific
- lucrari de indepartare a materialelor si utilajelor / echipamentelor ramase pe amplasament.

Lucrari de refacere a terenului ocupat temporar, dupa finalizarea lucrarilor de constructii, cuprind:

- curatarea terenului de materiale, deseuri, reziduuri
- eliminarea / valorificarea deseurilor si resturilor de materiale prin societati autorizate
- nivelarea terenului.

La finalizarea lucrarilor se va proceda la dazafectarea organizarii de santier.

III.16. Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara

Lucrarile de constructie vor incepe imediat dupa obtinerea autorizatiei de construire si a altor acte de reglementare, urmand ca la terminarea lucrarilor sa se faca receptia si punerea in functiune a obiectivului. In perioada de garantie a lucrarilor se vor desfasura lucrarile de remediere a terenului.

Lucrarile de realizare a obiectivului parcurg urmatoarele faze:

- pregatirea organizarii de santier
- amenajarea accesului
- executia fundatiilor
- executia constructiilor
- realizarea retelelor de utilitati
- receptia lucrarilor

- dezafectarea organizarii de santier si refacerea zonei respective.

Lucrarea se va desfasura pe o perioada de aproximativ 24 luni din momentul inceperii lucrarilor, cu prelungirea prevazuta de lege, daca este cazul.

Regimul de lucru normal privind executia lucrarilor presupune urmatoarele:

- desfasurarea activitatii numai pe perioada zilei
- respectarea zonei si a programului de lucru
- utilizarea de utilaje si echipamente cu verificarile tehnice periodice la zi
- evitarea lucrului in perioadele de atentionari meteo.

III.17. Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Lucrarile se vor executa in incinta Aeroportului Banat Caransebes si se vor corela cu obiectivele existente pe amplasament, in cadrul aeroportului.

III.18. Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

In vederea realizarii proiectului au fost luate in considerare tehnologii, utilaje/echipamente, materiale, care sa corespunda din punct de vedere tehnic si economic activitatii propuse, fiind aleasa varianta optima.

La executia lucrarilor se vor utiliza numai materiale verificate in ceea ce priveste conditiile tehnice de calitate prevazute in standardele si normele in vigoare.

Tehnologiile alese urmaresc minimizarea necesitatii sapaturilor deschise, a intreruperilor aduse in activitatile umane din zona de lucru si a poluarii fonice si mecanice a mediului.

III.19. Alte activitati care pot aparea ca urmare a implementarii proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deeurilor)

Nu este cazul.

In urma implementarii proiectului, pe amplasament vor fi generate deseuri menajere, respectiv ape uzate menajere, dar acestea vor fi in cantitati reduse si nu necesita un regim special de gestionare si eliminare.

Deseurile produse vor fi colectate selectiv si depozitate temporar, intr-un spatiu amenajat, pana la preluarea de catre operatorul de salubritate.

Apele uzate menajere vor fi deversate in reseaua publica de canalizare.

III.20. Alte autorizatii / documente cerute pentru proiect

Pentru proiectul propus a fost obtinut Certificatul de Urbanism nr. 161 din 15.07.2022 emis de Primaria Municipiului Caransebes.

Certificatul de urbanism prevede lista avizelor / acordurile ce trebuie obtinute pentru in vederea obtinerii Autorizatiei de construire.

Cererea de emitere a autorizatiei de construire va fi insotita de urmatoarele avize/ documente:

- certificat de urbanism
- dovada titlului asupra imobilului, teren si/sau constructii, sau, dupa caz, extrasul de plan cadastral actualizat la zi si extrasul de carte funciara de informare actualizat la zi, in cazul in care legea nu dispune altfel (copie legalizata)
- documentatie tehnica – D.T.A.C, D.T.O.E.
- avize si acorduri stabilite prin certificatul de urbanism:
 - o avize si acorduri privind utilitatile urbane si infrastructura:
 - alimentare cu apa
 - canalizare
 - alimentare cu energie electrica
 - gaze naturale
 - salubritate
 - o avize si acorduri privind:
 - securitatea la incendiu
 - protectia civila
 - sanatatea populatiei
 - o avize/acorduri specifice ale administratiei publice centrale si / sau ale serviciilor descentralizate ale acestora:
 - referate de verificare a proiectelor pentru toate exigentele de calitate
 - aviz Autoritatea Aeronautica Civila Romana
 - dovada luarii in evidenta a proiectului de arh. de catre OAR conform HG 932/2010
 - D.T. si pentru acordul/autorizatia administratorului drumului public pentru bransamente / racorduri la infrastructura tehnico-edilitara existenta in zona
 - contract cu SC TRANSAL URBIS SRL pt. materiale nerecuperabile.
 - o studii de specialitate
 - studiu geotehnic
 - documentatie cadastrala, vizata OCPI
- actul administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului.

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare

Pentru realizarea lucrarilor propuse prin proiect nu este necesara dezafectarea / demolarea altor obiective. Terenul va preluat liber de orice sarcina.

V. Descrierea amplasarii proiectului

V.1. Date hidrogeografice

Localizarea obiectivului: bazinul hidrografic, cursul de apa, denumirea si codul cadastral, corpul de apa, denumirea si codul, judetul, localitatea sau localitatile din zona

- Bazin hidrografic: Timis
- Cursul de apa: Paraul Potoc
- Localitate: mun. Caransebes
- Judetul: Caras-Severin

Caracteristici geografice ale zonei

Municipiul Caransebes este situat în partea de nord-est a județului Caras-Severin. Este a doua localitate ca mărime a județului Caras-Severin și are o poziție geografică strategică, fiind așezată în zona de contact a muntelui cu dealul și câmpia, care pătrunde până aici sub forma unui golf alungit în lungul Timișului.

Caransebeșul se găsește totodată și la încrucișarea a patru drumuri principale ale Banatului care duc spre nord - prin Lugoj - la Timișoara, spre sud - prin Poarta Orientală - la Orșova și Dunăre (DN 6 – E 70), spre vest - pe văile Pogănicului și Bârzavei - la Reșița (DN 58), iar spre est - prin trecătoarea Porților de Fier ale Transilvaniei, prin Sarmisegetuza - la Deva și Hunedoara (DN 68).

Geografic, orașul se situează aproximativ între confluența Bistrei (la nord) și a Sebeșului (la sud) cu Timișul, având o altitudine medie de 280 m.

Relief

Orașul se situează aproximativ între confluența Bistrei (la nord) și a Sebeșului (la sud) cu Timișul, având o altitudine medie de 280 m.

Zona depresionară a Caransebeșului este mărginită de munți înalți spre est, sud și vest.

Partea cea mai înaltă o formează Munții Țarcu, delimitați de văile Timișului și Bistrei. În acest masiv se pot separa trei subunități: Masivul Petreanu, cu Vârful Pietrei (2192 m), Masivul Țarcu, care culminează cu Vârful Țarcu (2190 m) și Masivul Muntele Mic (1806 m). Masivul Țarcu prezintă mai multe culmi ce se desprind din Vârful Țarcu. Spre nord-est există o culme pe care se găsesc Vârful Căleanu (2192 m), Mătania (2160 m) și Baicu (2123 m), iar spre nord-vest avem culmea Jigoriei (1463 m), care face legătura cu Muntele Mic.

În partea de vest a orașului Caransebeș se găsesc Munții Semenicului. Relieful coboară la nord de Vârful Semenic până spre Vârful Nemanul Mare (1122 m), ce se prelungește printr-o serie de culmi, cum ar fi Dealul Mare (639 m) și Corcana (489 m), ce ajung până aproape de Caransebeș.

În partea de nord avem Masivul Poiana Ruscă, ce se înalță deasupra zonelor depresionare învecinate. Vârfurile cele mai înalte sunt Padeșul (1374 m) și Rusca (1355 m). Din zona înaltă pornesc culmi radiale ce coboară formând zona de dealuri limitrofe.

Depresiunea Caransebeșului, unde este așezat orașul, cu un relief colinar, se termină în zona de terase a Timișului. În general, dealurile din jurul Caransebeșului sunt formate din depozite pliocene, străpunse de șisturi cristaline. Zona cea mai joasă o formează extrema sudică a Câmpiei Lugojuului, ce atinge zona depresiunii în nord-vest.

Considerată ca o depresiune submontană, depresiunea Caransebeșului desparte munții înalți și masivi din nord și est, de dealurile joase din vest și de câmpia din nord-vest. Suprafața ei este redusă – circa 120 km² (de la Constantin Daicoviciu până la Cheile Armenișului – 40 km, iar de la gara Cornuțel până la est de Bucova – aproximativ la fel). Depresiunea are forma unei cuvette ovale pe direcția NV-SE, cu două trimiteri pe direcțiile V-E și N-S pe văile celor două râuri: Bistra și Timișul superior.

Clima

Datorită așezării municipiului Caransebeș în partea de sud-vest a țării, sub influența directă a Mării Adriatice și la adăpostul Munților Carpați, zona se integrează în climatul temperat-continental moderat, subtipul bănățean, cu

influențe mediteraneene. Subtipul climatic al Banatului de sud și sud-est este caracterizat prin contactul dintre masele de aer atlantic și presiunea făcută de masele de aer mediteranean, ceea ce oferă un caracter moderat regimului termic.

Iernile și verile fiind scurte ca durată, iar primăverile și toamnele mai lungi, temperaturile sunt moderate la ambele extreme, atât la cald, cât și la rece. Temperaturile medii variază între 0 °C și 1 °C în lunile de iarnă, iar vara sunt cuprinse între 21 - 23 °C, ceea ce demonstrează influența sudică în această parte a Banatului. Cele aproape patru luni de primăvară și toamnă oferă principala caracteristică a depresiunii Caransebeș, din punct de vedere climatic, temperatura medie fiind de 11,5 °C. Clima zonei Caransebeșului este mai caldă decât a munților din est (zona Țarcu), mai rece decât a zonei din sud de pe Dunăre (unde influența mediteraneană este mai puternică) și mai moderată decât cea a câmpiei vestice. Primăvara este un anotimp relativ călduros cu o medie a temperaturilor de peste 10 °C.

În zona Caransebeșului, vânturile bat în puțin peste jumătate din numărul zilelor unui an. Acestea sunt cauzate de două fenomene climatice - primul fenomen este briza de munte, care bate ori de câte ori există o diferență de temperatură și presiune între zona alpină și depresiunea joasă; - al doilea fenomen este născut în urma schimbării de temperatură între zona joasă a Olteniei și zona joasă a depresiunii Caransebeșului. Când cele două fenomene se suprapun, în Caransebeș apare un vânt foarte puternic.

Analizând regimul precipitațiilor, la Caransebeș, avem o medie de 737 mm/an. Cele mai mari cantități de precipitații în zona depresionară sunt în lunile mai - iunie, precum și toamna, în octombrie - noiembrie. Zilele cu zăpadă variază între 25 și 30 pe an.

Analiza factorilor climatici (temperatura aerului, vânturile și precipitațiile) arată că, deși înconjurată de înalțimi, depresiunea submontană a Caransebeșului prezintă o climă de tranziție între cea alpină a munților din est (zona Țarcu - Godeanu) și cea de stepă a câmpiei de la vest de dealurile Buziașului, cu influențe ale climei mediteraneene din sud. Climatul plăcut are influențe asupra faunei și florei locale și permite condiții bune de locuit pentru locuitorii zonei.

Reteaua hidrografica

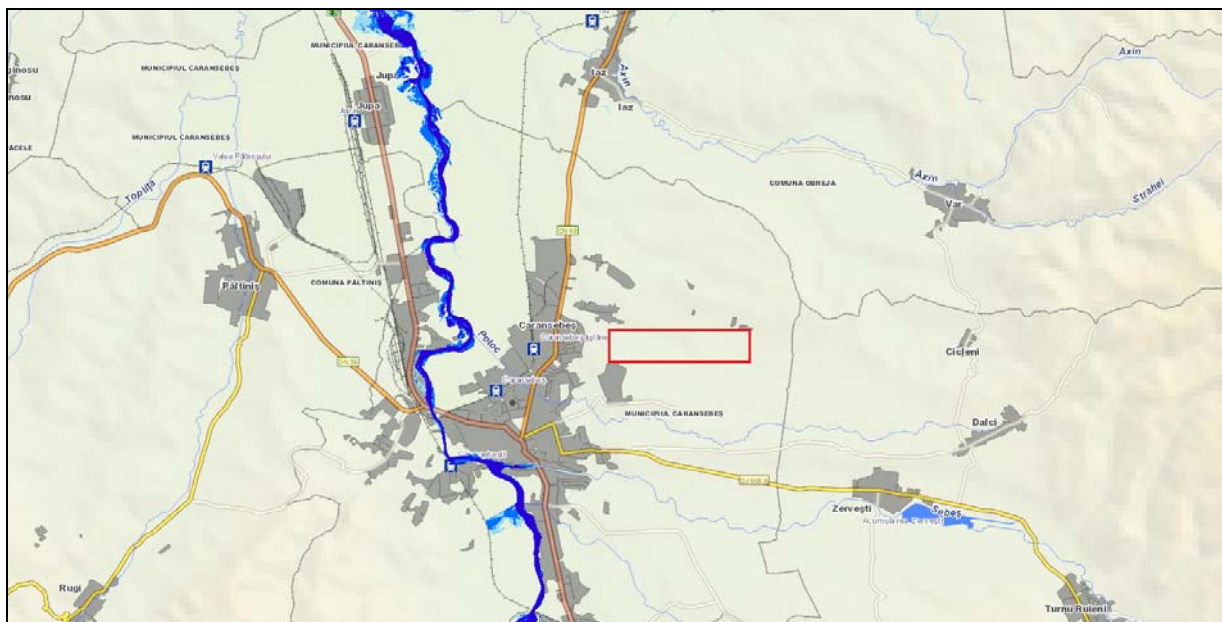
Reteaua hidrografica a zonei este reprezentata de raul Timis care traverseaza teritoriul administrativ al Caransebesului pe directie generala sud-nord, pe o lungime de cca. 7 km, si de afluentii acestuia Zlagna, Sebes, Potoc si Valea Mare, care curg in partea de sud-est a municipiului, respectiv de raurile Macicas si Toplita care curg in partea de nord-vest.

La Caransebes, Timișul are un debit mediu multianual de 13,6 mc/s, care se dublează după confluența cu Bistra (Ujvari, 1975). Atât Bistra cât și Sebeșul sunt râuri de munte, cu regim hidrologic alpin și cu potențial hidroenergetic mare, valorificat prin amenajarea de lacuri de baraj (Poiana Mărului, Zervești), care servesc producției de energie electrică, dar și regularizării scurgerii în aval, alimentării cu apă a așezărilor, respectiv dezvoltării turismului.

Lacurile naturale sunt puține și mici, în timp ce în lunca Timișului, mai ales înainte de confluența cu Sebeșul, sunt condiții pentru stagnarea apei, care favorizează formarea de mlaștini și bălți, mai frecvente pe stațiunea râului. Apele subterane sunt relativ bogate, cantonate în formațiunile proluvio-colviale și aluviale care captează depresiunea (pietrisuri, nisipuri, argile etc.) sau în structurile sedimentare și metamorfice ale dealurilor și munților din jur. Subliniem că nu au fost puse în evidență mineralizări specifice care să justifice utilizări curative, în schimb sursele submontane au o bună potabilitate.

Potocul este un pârâu care udă nord-estul orașului și vara devine un firicel de apă care poate fi trecută cu piciorul.

Conform hărții de hazard 1% (site AN Apele Române), amplasamentul unde se propun lucrările de investiție nu se află în zona cu risc de inundabilitate.



Date hidrogeologice si hidrochimice.

Conform Planului de management al bazinului hidrografic Banat, teritoriul administrativ al mun. Caransebes se suprapune pe zona a doua corpuri de ape subterane, unul freatic (ROBA04) si unul de adancime (ROBA18).



Corpul de apă ROBA04 – Lugoj

Corpul de apă subterană freatică este înmagazinat în depozite poros-permeabile aluviale și fluvio-lacustre de vârstă cuaternară.

Acest corp de apă are un strat acoperitor constituit din silturi nisipoase-argiloase, loessuri, rar argile (grosime 3-5 m) și o infiltrație eficace de 30-60 mm coloană de apă; protecția globală de la suprafață este medie și foarte bună (PM și PG).

Corpul ROBA18 – Banat

Corpul de apă subterană de adâncime este acumulat în depozite poroase fluvio-lacustre de vârstă Pannonian superior - Cuaternar inferior.

Strat acoperitor format din corpurile de ape freactice, ceea ce-i conferă un tampon protector la poluarea de suprafață. Alimentarea acestui complex acvifer se face direct prin infiltrarea precipitațiilor atmosferice în ariile de aflorare din zona piemontană din E și, prin drenarea apelor freactice sau superficiale în zonele de contact direct.

Parametrii hidrogeologici principali sunt, pe plan regional, următorii: $K = 5-25 \text{ m/zi}$ (cu valorile cele mai frecvente $5-15 \text{ m/zi}$), $T = 100-500 \text{ mp/zi}$ (în general, valori de $100-300 \text{ mp/zi}$) și $q_{sp} = 1-6 \text{ l/s/m}$.

Diracția de curgere este E-W cu o pantă hidraulică descrescătoare în același sens de la 0.0015 la 0.0003; apele sunt ascensionale cu excepția unei fâșii înguste situate în lungul graniței cu Serbia, unde devin arteziene.

Corpul are caracter transfrontalier.

V.2. Distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001

Nu este cazul.

V.3. Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul ministrului culturii si cultelor nr. 2.314/2004, cu modificarile ulterioare, si Repertoriului arheologic national prevazut de Ordonanta Guvernului nr. 43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare

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, pe teritoriul administrativ al orașului Caransebeș se regăsesc mai multe obiective de interes, însă în imediata vecinătate a amplasamentului de interes nu sunt semnalate situri arheologice, obiective de arhitectură protejate sau alte tipuri de obiective și folosințe care ar putea fi afectate în mod direct de realizarea investiției propuse.

Cu toate acestea, antreprenorul va trebui să asume responsabilitatea ca în cazul în care prin lucrările de dezvoltare a investiției va descoperi elemente arheologice, geologice, istorice sau de altă natură, care, potențial, prezintă interes din punct de vedere al moștenirii istorice, arheologice și culturale să întrerupă desfășurarea acestor lucrări, să instiinteze autoritățile competente în acest domeniu, să decidă asupra valorii acestor descoperiri, să ia măsurile de conservare necesare, respectiv asupra derulării în continuare a lucrărilor.

V.4. Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii

▪ **Folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia**

Folosința actuală a terenului: teren parțial intravilan / parțial extravilan – UTR 15 – corp de sine statator în extravilan – zonă cu destinație specială, nereglementată urbanistic, dar având categoria de folosință conform C.F. curți-construcții și faneată, parțial ocupată de construcții.

Folosința viitoare a terenului: construire terminal aeroport.



Amplasare fata de situatia actuala a pistei



Amplasare fata de situatia propusa a pistei (proiect pista)

▪ **Politici de zonare si de folosire a terenului**

Conform PUG aprobat cu HCL nr. 61 / 2000, terenul se incadreaza in UTR 15 – corp de sine statator in extravilan – zona cu destinatie speciala, nereglementata urbanistic.

▪ **Arealele sensibile**

Nu este cazul. Proiectul propus nu intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

Zona in care se propune executia lucrarilor nu se suprapune si nu se afla in vecinatatea niciunei arii protejate.

Cea mai apropiata arie protejata este ROSCI0385 – Raul Timis intre Rusca si Prisaca, la aprox. 3.1 km pe directia nord-vest.

Cele mai apropiate cladiri de locuire se afla la cca. 560 m de amplasament, pe directia sud, cu acces din drumul judetean DJ608A.

V.5. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector in format digital cu referinta geografica, in sistem de proiectie nationala Stereo 1970

Coordonatele STEREO 70 ale terenului sunt:

Punct contur	X	Y
1	284235	439203
2	284517	439272
3	284899	439048
4	284866	438978
5	284850	438915
6	284708	438965
7	284724	439037
8	284632	439055
9	284635	439076
10	284488	439077
11	284477	439124
12	284461	439125
13	284463	439118
14	284473	439118
15	284483	439076
16	284453	439000
17	284150	438997
18	284147	439035
19	284222	439044
20	284219	439114
21	284256	439118

V.6. Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare

Nu este cazul. Tinand cont de obiectivul propus, se apreciaza ca amplasamentul ales prezinta toate avantajele dezvoltarii prezentului proiect.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

VI.1. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu

VI.1.1. Protectia calitatii apelor

Surse de poluare

- In timpul executiei, sunt posibile evenimente minore in zone punctuale, cum ar fi:
 - poluari accidentale cu carburanti de la masini si utilaje
 - generare de deseuri specifice activitatii si deseuri menajere
 - depozitarea necorespunzatoare a materialelor de constructii
 - apele uzate rezultate in cadrul organizarii de santier.
- In perioada de functionare, sursele de poluare a apelor provenite de la obiectivul propus pot fi
 - apele uzate menajere
 - apele pluviale
 - deseurile gestionate necorespunzator
 - rezervoarele de carburanți-lubrifianti pentru aeronave.

Masuri de prevenire

- In timpul executiei
 - alimentarea cu carburanti si lubrifianti se va face in locuri special amenajate in afara amplasamentului evitandu-se in acest fel pierderile accidentale, in unitati autorizate
 - intretinerea utilajelor conform cartii tehnice si cerintelor legale pentru a se evita functionarea necorespunzatoare
 - interventiile la utilaje se vor realiza in spatii special amenajate, in unitati autorizate
 - gestionarea corespunzatoare a deseurilor rezultate din lucrari si a celor menajere, colectarea, transportul si depozitarea in locuri special amenajate, pana la preluarea de catre firme autorizate pentru aceasta activitate
 - spalarea instalatiilor si a rotilor de noroiul depus pe suprafata drumurilor publice
 - managementul apelor uzate menajere generate de personal in cursul activitatilor de constructie va fi asigurat cu toalete ecologice mobile, pe baza de contracte cu operatorii autorizati, care vor asigura si serviciile de colectare si evacuare adecvata a acestui tip de ape uzate.
- In perioada de functionare
 - exploatarea corespunzatoare a retelelor de canalizare menajera si pluviala
 - gestionarea corespunzatoare a deseurilor
 - manevrarea corespunzatoare in timpul efectuarii alimentarii cu carburanți / lubrifianti a aeronavelor, respectiv a rezervoarelor de stocare – doar cu personal autorizat / specializat
 - exploatarea corespunzatoare a separatorului de hidrocarburi propus
 - asigurarea mentenantei separatorului de hidrocarburi propus.

Masuri de interventie in caz de deversari accidentale de ape uzate sau carburanti / lubrifianti

- identificarea sursei de poluare
- eliminarea sursei de poluare
- limitarea zonei afectate
- interventia pentru indepartarea poluantului
- remedierea problemelor care au cauzat poluarea
- urmarirea cauzei pentru evitarea repetarii situatiei.

Masuri de interventie in caz de depozitare necorespunzatoare a deseurilor

- colectarea / indepartarea deseurilor de pe zona afectata
- depozitarea corespunzatoare a deseurilor.

VI.1.2. Protectia aerului

Surse de poluare

- In timpul executiei sursele de poluare a aerului sunt reprezentate de lucrarile de decopertare si excavare a solului, manevrarea solului excavat, functionarea utilajelor. Astfel, se pot genera:
 - emisii de pulberi si praf generate de lucrarile de decopertare si excavare a solului, manevrarea solului excavat, transportul materialelor pulverulente
 - emisii de pulberi si praf generate in timpul manevrarii materialelor de constructii pulverulente
 - noxe de la masini si utilaje (gaze de esapament).
 - generare de deseuri specifice activitatii si deseuri menajere.
- In perioada de functionare, sursele de poluare pot fi:
 - deseurile generate pe amplasament
 - traficul auto din zona parcarii
 - rezervoarele de carburanti-lubrifianti pentru aeronave.

Masuri de prevenire

- In perioada de executie:
 - reducerea efectelor cauzate de folosirea, depozitarea, transportul de materiale de constructie.
 - intretinerea utilajelor conform cartilor tehnice si cerintelor legale pentru a se evita functionarea necorespunzatoare
 - verificari tehnice periodice ale autovehiculelor si utilajelor folosite la realizarea lucrarilor
 - diminuarea emisiilor de gaze de ardere, prin oprirea motoarele de la utilaje si/sau autoutilitare pe durata pauzelor

- controlarea emisiilor de praf prin limitarea vitezei de deplasare a utilajelor si monitorizarea vizuala a generarii prafului, implementindu-se masuri de diminuare daca se vor produce emisii importante in afara santierului si mai ales in vecinatatea locuintelor
- evitarea executarii lucrarilor care presupun manevrarea cantitatilor de sol (decoptari/ umpluturi) in perioadele cu vanturi puternice
- gestionarea corespunzatoare a deseurilor.
- In perioada de functionare:
 - manevrarea corespunzatoare in timpul efectuarii alimentarii cu carburanți / lubrifianți a aeronavelor, respectiv a rezervoarelor de stocare – doar cu personal autorizat / specializat
 - gestionarea corespunzatoare a deseurilor
 - instruirea periodica a personalului administrativ pentru interventii in caz de poluare accidentala
 - dotarea in permanenta cu materiale de interventie in caz de poluare accidentala.

VI.1.3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

Surse de poluare

- In timpul executiei, surse de zgomot si vibratii sunt utilajele necesare executarii lucrarilor. Deoarece acestea trebuie sa fie omologate, se considera ca zgomotele si vibratiile se incadreaza in limitele admisibile prevazute de STAS 10009/1988 - 50 dB(A).

Sursele de zgomot existente in zona sunt reprezentate de Soseaua de Centura a mun. Bucuresti (DNCB), care se afla la aprox. 100 m de amplasament si de linia CF Bucuresti - Urziceni ce trece la aprox. 1,5 km de amplasament.

- In perioada de functionare.

Prin proiect se propun solutii constructive, conform prevederilor Normativului C 125 – 05 privind proiectarea și executarea măsurilor de izolare fonică și tratamente acustice în clădiri.

Asigurarea izolării față de zgomotul aerian, între etaje, între funcțiuni și față de exterior ca și izolarea la impact se va realiza prin dimensionarea elementelor constructive cu masă mare (plăci de beton armat, pereți zidărie) prin prevederea de vată minerală bazaltică în interiorul pereților de gips-carton și prin caracteristice absorbante fonic ale tâmplăriei exterioare și interioare.

Masuri de prevenire

- In timpul executarii lucrarilor de constructie, se vor lua masuri pentru reducerea zgomotului cauzat de exploatarea echipamentelor si de traficul generat de lucrari.
 - desfasurarea lucrarilor dupa un grafic de lucru bine stabilit, astfel incat sa se evite pe cat posibil desfasurarea simultana a unor activitati generatoare de zgomot cu intentitate ridicata
 - limitarea functionarii utilajelor si autovehiculelor la programul stabilit de lucru, in timpul zilei.
 - deplasarea mijloacelor de transport pe drumurile de pamant sau balastate sa se faca cu viteze reduse si pe rute cat mai la distanta posibil de zonele locuite
 - asigurarea in permanenta o unei bune intretineri a utilajelor si mijloacelor de transport
 - efectuarea regulata a reviziilor tehnice la mijloacele auto si la utilaje.

- Pentru perioada de functionare, prin proiect, s-au propus:
 - solutii constructive, conform prevederilor Normativului C125-05 privind proiectarea și executarea măsurilor de izolare fonică și tratamente acustice în clădiri.
 - asigurarea izolării față de zgomotul aerian, între etaje, între funcțiuni și față de exterior ca și izolarea la impact se va realiza prin dimensionarea elementelor constructive cu masă mare (plăci de beton armat, pereți zidărie) prin prevederea de vată minerală bazaltică în interiorul pereților de gips-carton și prin caracteristice absorbante fonic ale tâmplăriei exterioare și interioare.

Masuri de interventie

Nu este cazul.

VI.1.4. Protectia impotriva radiatiilor

Surse de poluare

In cadrul activitatilor desfasurate la executia proiectului, precum si in perioada de operare, nu se vor utiliza sau vehicula substante cu caracter radioactiv.

Masuri de prevenire

Nu este cazul.

Nu sunt necesare amenajari si dotari pentru protectia impotriva radiatiilor.

VI.1.5. Protectia solului si a subsolului

Surse de poluare

Pe perioada de executie se pot lua in considerare urmatoarele surse de poluare:

- poluari accidentale cu carburanti de la masini si utilaje
- generare de deseuri specifice activitatii si deseuri menajere
- depozitarea necorespunzatoare a materialelor de constructii
- apele uzate rezultate in cadrul organizarii de santier.

In timpul functionarii, se vor avea in vedere ca potentiale surse:

- apele uzate menajere
- apele pluviale
- deseurile gestionate necorespunzator
- rezervoarele de carburanți-lubrifiți pentru aeronave.

Masuri de prevenire

- in perioada de executie:

- pe perioada de executie a lucrarilor se vor lua toate masurile care se impun pentru evitarea contaminarii solului cu produse petroliere, provenite de la utilaje.
- alimentarea utilajelor si gresarea lor se va face in locuri special amenajate in afara amplasamentului, in unitati specializate, luandu-se toate masurile de protectie impuse de legislatia in vigoare.
- intretinerea utilajelor conform cartii tehnice si cerintelor legale pentru a se evita functionarea necorespunzatoare
- interventiile la utilaje se vor realiza in spatii special amenajate, in unitati autorizate
- deseurile generate pe amplasament vor fi gestionate selectiv de la producere pana la eliminare/valorificare cu respectarea legislatiei in vigoare
- pe durata lucrarilor nu se vor arunca, incinera, depozita pe sol si nici nu se vor ingropa deseuri menajere (sau alte tipuri de deseuri - anvelope uzate, filtre de ulei, lavete, recipienti pentru vopsele; deseurile se vor depozita separat pe categorii (hartie; ambalaje din polietilena, metale, etc.) in recipienti sau containere destinate colectarii acestora.
- in cazul unei contaminari a solului, portiunea afectata va fi indepartata si tratata/ eliminata in functie de tipul de contaminare; organizariile de santier vor fi dotate corespunzator cu materiale absorbante specifice pentru fiecare tip de material/ substanta care poate cauza poluare in urma unei gestionari necorespunzatoare
- echipamentele care se vor monta in cadrul lucrarii vor fi insotite de buletine de certificare si/sau verificare, iar achizitionarea sau preluarea lor se va face de la producatori sau comercianti care respecta standardele de calitate, mediu si au autorizatie de comercializare. Responsabil pentru detinerea acestor documente si pentru achizitia echipamentelor care se vor monta in cadrul lucrarii este beneficiarul lucrarii.

La finalizarea lucrarilor de constructie, terenurile afectate vor fi aduse la starea initiala. Stratul de sol vegetal indepartat va fi depozitat in gramezi separate si va fi reinstalat dupa finalizarea lucrarilor, pentru a face posibila refacerea naturala a vegetatiei.

- in perioada de functionare:
 - se vor efectua periodic lucrari de curatare a retelei de canalizare in vederea evitarii colmatarii acesteia
 - administratia obiectivului are obligatia verificarii / remedierii eventualelor fisuri sau sparturi ale suprafetelor betonate, in scopul prevenirii poluarii solului si subsolului
 - deseurile generate pe amplasament vor fi gestionate selectiv de la producere pana la eliminare/valorificare cu respectarea legislatiei in vigoare
 - instruirea periodica a personalului pentru interventii in caz de poluare accidentala si dotarea cu materiale de interventie in caz de poluare accidentala
 - depozitarea materialelor / materiilor prime se va face in spatii special organizate si amenajate in acest scop
 - colectarea deseurilor generate se va face selectiv, iar depozitarea se va face intr-o zona special amenajata. manevrarea corespunzatoare in timpul efectuarii alimentarii cu carburanti / lubrifianti a aeronavelor, respectiv a rezervoarelor de stocare – doar cu personal autorizat / specializat.

Masuri de interventie in caz de deversari accidentale de ape uzate sau carburanti / lubrifianti

- identificarea sursei de poluare

- eliminarea sursei de poluare
- limitarea zonei afectate
- interventia pentru indepartarea poluantului
- remedierea problemelor care au cauzat poluarea
- urmarirea cauzei pentru evitarea repetarii situatiei.

Masuri de interventie in caz de depozitare necorespunzatoare a deeurilor

- colectarea / indepartarea deeurilor de pe zona afectata
- depozitarea corespunzatoare a deeurilor.

VI.1.6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

Surse de poluare

In timpul executiei, nu exista surse semnificative care sa polueze sau care sa afecteze ecosistemele terestre si/ sau acvatice.

Surse cu posibil impact nesemnificativ pot fi:

- traficul generat de mijloacele de transport materiale de constructii si utilaje
- poluari accidentale cu carburanti de la masini si utilaje
- generare de deseuri specifice activitatii si deseuri menajere
- depozitarea necorespunzatoare a materialelor de constructii
- apele uzate rezultate in cadrul organizarii de santier
- emisii de pulberi si praf generate de lucrarile de decopertare si excavare a solului, manevrarea solului excavat, transportul materialelor pulverulente
- emisii de pulberi si praf generate in timpul manevrarii materialelor de constructii pulverulente.

Terenul pe care se desfasoara lucrarile este teren partial intravilan / partial extravilan – UTR 15 – corp de sine statator in extravilan – zona cu destinatie speciala, nereglementata urbanistic, dar avand categoria de folosinta conform C.F. curti-constructii si faneata, partial ocupat de constructii.

Masuri de prevenire

- utilizarea numai de materiale de constructii insotite de certificate de calitate
 - utilizarea unor tehnologii de executie sigure si moderne
 - intretinerea utilajelor conform cartilor tehnice si cerintelor legale pentru a se evita functionarea necorespunzatoare
 - verificari tehnice periodice ale autovehiculelor si utilajelor folosite la realizarea lucrarilor
 - controlarea emisiilor de praf prin limitarea vitezei de deplasare a utilajelor si monitorizarea vizuala a generarii prafului, implementindu-se masuri de diminuare daca se vor produce emisii importante in afara santierului si mai ales in vecinatatea locuintelor
-

- evitarea executarii lucrarilor care presupun manevrarea cantitatilor de sol (decoptari/ umpluturi) in perioadele cu vanturi puternice
- gestionarea corespunzatoare a deseurilor
- managementul apelor uzate menajere generate de personal in cursul activitatilor de constructie va fi asigurat cu toalete ecologice mobile, pe baza de contracte cu operatorii autorizati, care vor asigura si serviciile de colectare si evacuare adecvata a acestui tip de ape uzate.

Masuri de interventie

- Nu este cazul.

VI.1.7. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

Surse de poluare

- In perioada de executie, principalele surse de poluare pentru populatie pot consta in:
 - emisii de pulberi si praf generate de lucrarile de decoptare si excavare a solului, manevrarea solului excavat, transportul materialelor pulverulente
 - noxe de la masini si utilaje.
 - generare de deseuri specifice activitatii si deseuri menajere
 - zgomot si vibratii.
- In perioada de functionare, sursele de poluare pot fi
 - apele uzate menajere
 - apele pluviale
 - deseurile.

Masuri de prevenire

- in perioada de executie:

In timpul executiei, constructorul va respecta curatenia si normele privind protectia si igiena muncii in constructii, va asigura serviciile sanitare pentru ca in organizarea de santier si pe amplasamentul lucrarii sa se respecte igiena in constructii si curatenia astfel incat sa nu aduca prejudicii zonei limitrofe, cadrului natural, mediului si ecosistemelor.

In timpul executarii lucrarilor de constructie, se vor lua masuri pentru reducerea disconfortului cauzat de exploatarea echipamentelor si de traficul generat de lucrari.

- limitarea functionarii utilajelor si autovehiculelor la programul stabilit de lucru, in timpul zilei.
- deplasarea mijloacelor de transport pe drumurile de pamant sau balastate sa cu viteze reduse si pe rute cat mai la distanta posibil de zonele locuite
- asigurarea in permanenta a unei bune intretineri a utilajelor si mijloacelor de transport
- efectuarea regulata a reviziilor tehnice la mijloacele auto si la utilaje
- diminuarea emisiilor de gaze de ardere, prin oprirea motoarelor de la utilaje si/sau autoutilitare pe durata pauzelor

- controlarea emisiilor de praf prin limitarea vitezei de deplasare a utilajelor si monitorizarea vizuala a generarii prafului, implementindu-se masuri de diminuare daca se vor produce emisii importante in afara santierului si mai ales in vecinatatea locuintelor
- evitarea executarii lucrarilor care presupun manevrarea cantitatilor de sol (decoptari/ umpluturi) in perioadele cu vanturi puternice
- gestionarea corespunzatoare a deseurilor
- in perioada de functionare:
 - administratia imobilului are obligatia verificarii/remedierii eventualelor fisuri sau sparturi ale suprafetelor betonate, in scopul prevenirii poluarii solului si subsolului
 - gestionarea corespunzatoare a deseurilor
 - instruirea periodica a personalului pentru interventii in caz de poluare accidentala
 - dotarea in permanenta cu materiale de interventie in caz de poluare accidentala.

Masuri de interventie in caz de deversari de ape uzate sau carburanti / lubrifianti

- identificarea sursei de poluare
- eliminarea sursei de poluare
- limitarea zonei afectate
- interventia pentru indepartarea poluantului
- remedierea problemelor care au cauzat poluarea
- urmarirea cauzei pentru evitarea repetarii situatiei.

Masuri de interventie in caz de depozitare necorespunzatoare a deseurilor

- colectarea / indepartarea deseurilor de pe zona afectata
- depozitarea corespunzatoare a deseurilor.

Nota: In aria propusa pentru lucrari nu sunt semnalate obiective de interes public, situri arheologice, obiective de arhitectura protejate sau alte tipuri de obiective si folosinte care ar putea fi afectate in mod direct de realizarea investitiei propuse. Cu toate acestea, antreprenorul va trebui sa asume responsabilitatea ca in cazul in care prin lucrarile de dezvoltare a investitiei va descoperi elemente arheologice, geologice, istorice sau de alta natura, care, potential, prezinta interes din punct de vedere al mostenirii istorice, arheologice si culturale sa intrerupa desfasurarea acestor lucrari, sa instiinteze autoritatile competente in acest domeniu, spre a decide asupra valorii acestor descoperiri, a masurilor de conservare necesare, respectiv asupra derularii in continuare a lucrarilor.

VI.1.8. Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/in timpul exploatarii, inclusiv eliminarea

- in perioada de executie:

Gestionarea colectarii si evacuarii deseurilor si resturilor de orice natura se va face strict in conformitate cu legislatia in vigoare si in baza unui contract de prestare a serviciilor de salubritate.

Se vor avea in vedere:

- reducerea la sursa si selectarea deseurilor in vederea valorificarii materialelor
- inregistrarea cantitatilor si tipurilor de deseuri
- planificarea inca din fazele initiale ale organizarii lucrarilor si santierelor prin estimarea cantitatilor si tipurilor de deseuri generate

Eliminarea deseurilor de orice tip, inclusiv a deseurilor de cabluri, de moloz si a celorlalte reziduri cad in sarcina beneficiarului si a executantului. Acestia vor implementa masuri cu privire la transportul sau ridicarea deseurilor in scopul valorificarii la si/sau de catre firmele abilitate si autorizate in acest sens. Colectarea, depozitarea, transportul si valorificarea tuturor deseurilor care se genereaza in timpul lucrarilor se vor realiza respectand prevederile normativelor si legislatiei de protectie a mediului. Valorificarea deseurilor se va face prin intermediul societatilor abilitate in acest sens cu care societatile beneficiare si/sau participante la lucrari au semnat contracte in scopul valorificarii deseurilor, dar si cu alte societati cu care nu exista contract. In unele situatii este posibila efectuarea transportului de deseuri in vederea eliminarii acestora in locuri special amenajate.

Toate rezidurile de materiale, deseurile si altele asemenea, rezultate in timpul executiei lucrarilor, se vor colecta si se vor evacua continuu si integral prin grija beneficiarului si executantului.

Tipuri de deseuri ce se vor genera pe amplasament in perioada de executie

Sursa deseuri/ etapa	Cod deseu	Denumire deseu	Mod de stocare	Modalitate propusa de gestionare
Constructie	20 03 01	deseuri municipale amestecate	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	20 01 01	hartie si carton	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	20 01 40	metale	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	20 02 02	pamant si pietre	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit in umpluturi, nivelari teren
	15 01 01	ambalaje de hartie si carton	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	15 01 02	ambalaje de materiale plastic	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	15 01 03	ambalaje de lemn	Depozitare pe platforma	Preluare de firma de

			betonata in organizarea de santier	salubritate
	15 01 04	ambalaje metalice	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	15 01 09	ambalaje din materiale textile	Depozitare pe platforma betonata in organizarea de santier	Preluare de firma de salubritate
	17 01 01	beton	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit, dupa caz/ preluare firma specializata
	17 01 02	caramizi	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit, dupa caz/ preluare firma specializata
	17 01 07	amestecuri de beton, caramizi, tigle si materiale ceramice	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit, dupa caz/ preluare firma specializata
	17 04 05	fier si otel	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit, dupa caz/ preluare firma specializata
	17 05 04	pamant si pietre	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit, dupa caz/ preluare firma specializata
	17 09 04	amestecuri de deseuri de la constructii	Depozitare temporara in organizarea de santier	Refolosit, dupa caz/ preluare firma specializata

Manevrarea, stocarea si eliminarea corecta a deeurilor are un rol esential in prevenirea poluarii amplasamentelor. Deseurile vor fi preluate de catre o firma autorizata in baza contractului de salubritate incheiat pentru aceste lucrari.

▪ in perioada de functionare:

Dupa punerea in functiune a clădirii, deșeurile menajere rezultate din activitatea acestuia, vor fi colectate și depozitate în pubele pentru gunoaie menajere, cu pungi din material plastic la interior, închise etanș, iar la evacuarea lor în containerele situate în locuri special amenajate, se va avea grijă ca orice risc sau disconfort creat de mirosuri să fie evitat. După golirea acestora, se va practica spălarea și dezinfectarea containerelor.

Deseurile astfel generate vor fi preluate de catre operatorul de salubritate din ora, cu care beneficiarul are incheiat contract.

Astfel, se apreciaza că nu este necesară luarea unor măsuri speciale de protecție pentru deșeurile generate pe amplasament.

Tipuri de deseuri ce se vor genera pe amplasament in timpul functionarii:

Denumire deseu	Cod deseu	Mod de depozitare pe amplasament
----------------	-----------	----------------------------------

deseuri menajere	20 01 03	in europubele, pana la preluarea de catre un operator de salubritate
deseuri de hartie si carton	20 01 01	in container, pana la preluarea pentru valorificare de catre un operator autorizat
deseuri de sticla	20 01 02	in container, pana la preluarea pentru valorificare de catre un operator autorizat
deseuri de aluminiu	12 01 99	in container, pana la preluarea pentru valorificare de catre un operator autorizat
deseuri de materiale plastice	12 01 99	in container, pana la preluarea pentru valorificare de catre un operator autorizat
deseuri ambalaje plastic	15 01 02	in container, pana la preluarea pentru valorificare de catre un operator autorizat
slamuri de la separatorul de hidrocarburi	13 05 02*	se va prelua direct din separatorul de hidrocarburi

VI.1.9. Gospodaria substantelor si preparatelor chimice periculoase

Pe amplasament nu se produc si nu se utilizeaza substante si amestecuri de substante periculoase pentru functionarea obiectivului.

- In faza de executie, singura substanta chimica utilizata este motorina, necesara functionarii vehiculelor si utilajelor implicate in realizarea lucrarilor

Clasificarea si codificarea substantelor periculoase utilizate in etapa de construire - conform Reg (CE) 1272-2008:

Denumirea materiei prime/ substantei chimice/ preparatului chimic	Clasificarea si etichetarea substantelor sau preparatelor chimice		
	Categorie	Periculozitate. Fraze de risc conform fisei cu date de securitate	
Motorina	Periculos	Lichid inflamabil, categoria 3	H226
		Poate fi letal in caz de inghitire si de patrundere in caile respiratorii	H304
		Toxicitate acuta, categoria 4 inhalare	H332
		Corodarea/ iritarea pielii, categoria 2	H315
		Susceptibil provocare cancer, categoria 2	H351
		Poate provoca leziuni ale organelor in caz de expunere prelungita sau repetate, categoria 2	H373 H 411
		Toxic pentru viata acvatica, avand efecte de lunga durata	

Carburantii si uleiurile necesare functionarii vehiculelor si utilajelor implicate in realizarea lucrarilor nu se vor stoca pe amplasamente.

- In perioada de functionare, substantele cu risc de periculozitate utilizate sunt carburantii si lubrifiantii, necesari functionarii aeronavelor, pentru care se vor implementa proceduri operationale specifice. Manevrarea operatiunilor de incarcare / descarcare se va face doar cu personal autorizat / instruit.

VI.2. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii

Atat in perioada de executie, cat si in perioada de functionare sunt necesare resurse naturale precum apa si energia electrica, ce se vor asigura de la retelele publice din zona.

Alimentarea cu apa a obiectivului propus se va asigura din retea publică de alimentare cu apă.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate in mod semnificativ de proiect

In etapa de executie, urmatoarele procese pot fi identificate ca generatoare de poluare, cu impact redus asupra mediului: excavari, depozitarea materialelor de constructii, generarea de deseuri specifice si menajere, generarea de ape uzate.

Constructorul va aplica proceduri de lucru specifice si va adopta masuri tehnice pentru protectia mediului, in vederea prevenirii producerii de poluare accidentale pe parcursul realizarii lucrarilor propuse.

In etapa de exploatare, pot fi identificate surse de poluare rezultate din nevoile igienico-sanitare (ape uzate), stationarea mijloacelor de transport (emisii atmosferice), precum si generarea de deseuri menajere de la personalul angajat si clienti.

In cadrul proiectului se vor utiliza echipamente ce respecta normele europene privind reducerea consumului de utilitati dar si reducerea emisiilor si a deseurilor in scopul protectiei mediului, astfel incat impactul asupra mediului va fi nesemnificativ sau redus.

Activitate	Aspect de mediu	Efect
Organizare de santier	Utilizare teren	Schimbare temporara folosinta teren Modificare temporara peisaj
	Gestionarea neadecvata a deseurilor generate	Poluare sol, apa
	Gestionare neadecvata a materialelor utilizate pentru executie	
Functionare si intretinere utilaje, autovehicule, echipamente	Emisii in aer, noxe, GES, praf	Afectare temporara a calitatii aerului ca urmare a noxelor emise Contributie la schimbarile climatice
	Generare zgomot	Poluare fonica temporara
	Scurgeri accidentale de combustibil pe sol	Poluare sol, poluare apa
Finalizare proiect	Aducerea necorespunzatoare a terenului la starea initiala	Afectare sol Afectare peisaj

In perioada de executie a proiectului, impactul asupra factorilor de mediu va fi redus, temporar si reversibil, sursele de poluare fiind lucrarile de sapaturi, utilajele, mijloacele de transport si organizarea de santier.

- *impactul asupra populatiei* – redus datorita folosirii utilajelor care se incadreaza in limitele de zgomot si vibratii impuse de legislatia in vigoare in cadrul asezarilor umane
- *impactul asupra sanatatii umane* – nu este cazul

- *impactul asupra faunei si florei* – nu este cazul
- *impactul asupra speciilor/habitatelor de interes comunitar* – nu este cazul
- *impactul asupra solului* – se inregistreaza un impact negativ temporar si reversibil in perioada lucrarilor necesare pentru pozarea fibrei (sapaturi, foraje) sau poate surveni ca urmare a pierderilor accidentale de hidrocarburi (ulei de motor, carburant) datorate defectiunilor utilajelor folosite in etapa de realizare a proiectului;
- *impactul asupra calitatii si regimului cantitativ al apei* – nu este cazul
- *impactul asupra calitatii aerului* – temporar redus, in perioada de executie
- *impactul asupra zgomotelor si vibratiilor* – temporar redus, in perioada de executie
- *impactul asupra peisajului si mediului vizual* - temporar redus, in perioada de executie
- *impactul asupra patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente* –nu este cazul.

Factori de mediu	Natura impactului in timpul executiei				Natura impactului dupa implementare
	direct / indirect	secundar / cumulativ	pe termen scurt, mediu sau lung	permanent / temporar	pozitiv (P) / negativ (N) / nesemnificativ (0)
Populatie	I	S	S	T	P
Sanatate umana	I	S	S	T	0
Flora si fauna	I	S	S	T	P
Sol	D	S	S	T	P
Apa	I	S	S	T	P
Aer	D	S	S	T	P
Clima	-	-	-	-	-
Zgomot si vibratii	I	S	S	T	-
Peisaj si mediu vizual	-	-	-	-	-
Patrimoniu istoric si cultural	-	-	-	-	-

▪ **Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului**

Factorul de mediu	Rezultat	Masura
Apa	Cresterea volumului de ape uzate generate si a consumului de apa din resursa naturala	- colectarea apelor uzate si evacuarea in reseaua publica de canalizare. - exploatarea corespunzatoare si asigurarea mentenantei retelei de canalizare - prevederea de instalatii de preepurare – separator de hidrocarburi pentru apele pluviale colectate de pe suprafetele betonate
Aer	Emisii rezultate de la autoturismele care ajung in incinta aeroportului	- monitorizarea emisiilor la limita de perimetru
Sol	Evitarea poluarii solului	- colectarea apelor uzate

		- betonarea suprafetelor de tranzit - depozitarea corespunzatoare a deseurilor
Biodiversitatea	Impact redus/neseemnificativ. Zona nu prezinta un interes deosebit privind fauna si flora	- gestionarea corespunzatoare a deseurilor si apelor uzate
Peisaj	Aport peisagistic favorabil datorita amenajarii terenului cu respectarea prevederilor legale si a cerintelor de urbanism	- asigurarea protectiei peisajului - arhitectura specifica zonei - gestionarea corespunzatoare a deseurilor
Mediul economic si social	Impact pozitiv semnificativ ca urmare a crearii de noi locuri de munca	- se vor crea noi locuri de munca
Sanatatea populatiei	Impactul negativ este minim	- gestionarea corespunzatoare a deseurilor si apelor uzate.

Natura transfrontiera a impactului

Nu este cazul. Acest capitol examineaza potentialul de producere a unui impact de transfrontiera ce poate rezulta din construirea, functionarea si inchiderea proiectului.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului

Edificarea constructiilor se va face controlat si cu respectarea stricta a proiectului. Obligativ se va face imprejmuirea provizorie a santierului, inainte de inceperea oricarei lucrari de constructie, si se vor lua toate masurile pentru protectia factorilor de mediu.

In perioada de executie se vor avea in vedere in mod special pulberile in suspensie si nivelul de zgomot generat de utilaje.

Prin natura functiunii sale, investitia ce urmeaza a fi realizata, nu ridica probleme privind controlul emisiilor de poluanti in mediu.

Se vor avea in vedere:

- monitorizarea restitutivei apei uzate
- colectarea si depozitarea corespunzatoare a deseurilor generate
- realizarea etanseitatii corespunzatoare a instalatiilor de colectare a apelor uzate si intretinerea adecvata a acestora in vederea evitarii poluarii subsolului si a apelor subterane
- asigurarea mentenantei separatorului de hidrocarburi.

Beneficiarul va anunta Autoritatea de mediu (APM Bucuresti) asupra oricarei modificari in structura unitatii, functionarea obiectivului in alte conditii decat cele prezentate in documentatie si impuse prin conditiile de protectie a factorilor de mediu.

IX. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare

Nu este cazul.

IX.1. Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia comunitara (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apa, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deseurilor etc.)

Nu este cazul.

IX.2. Panul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Proiectul reprezinta o investitie privata.

Proiectul nu reprezinta o masura a unui plan / program / strategie sau documentul de programare / planificare a autoritatilor public.

X. Lucrari necesare organizarii de santier

Organizarea de santier se va amenaja in incinta obiectivului propus.

Pentru amenajarea organizarii de santier sunt necesare lucrari pregatitoare precum:

- pregatirea terenului (curatare, nivelare – daca este cazul)
- realizarea imprejmuirii organizarii
- amenajarea cailor de acces
- montarea containerelor aferente
- asigurarea utilitatilor
- aprovizionarea cu materiale si echipamente / utilaje necesare in santier
- dotarea cu echipamente si materiale specifice privind protectia si securitatea muncii, prevenirea si combaterea poluarilor accidentale si prevenirea si stingerea incendiilor.

In cadrul organizarii de santier se va realiza o rampa din beton sau pietris pentru spalarea utilajelor (basculante, betoniere, etc) pentru evitarea iesirii pe domeniul public cu noroi sau alte reziduuri rezultate pe santier.

Principalele aspecte de mediu ale procesului de constructie si ale activitatilor de operare/intretinere a utilajelor sunt legate de:

- praful ridicat de pe caile de acces din santier si cel produs de camioanele transportatoare de materiale
- apele uzate generate pe santier
- generarea deseurilor
- folosirea sau manevrarea materialelor ce pot dauna sanatatii (ex. materiale inflamabile si toxice etc.)
- zgomotul produs de utilaje si echipamentele de constructie
- perturbarea traficului adiacent
- contaminarea/poluarea apei si solului prin lucrari de constructii, deseuri rezultate in urma activitatii umane, deversari carburanti si ape uzate etc.

Pornind de la aceasta lista de aspecte de mediu (lista poate fi adaptata situatiilor din teren pe masura derularii lucrarilor din Contract) tehnologiile, schema de masini, dotarea cu unelte si scule, programul de lucru, amplasarea facilitatilor organizarii de santier vor fi adaptate particularitatilor amplasamentului.

Organizarea de şantier va fi echipată cu facilităţi sanitare pentru muncitori în scopul reducerii poluării cu ape uzate. În acelaşi timp, deşeurile vor fi colectate şi depozitate în spaţii speciale. Substanţele periculoase vor fi depozitate în locuri speciale, în scopul evitării poluării platformelor adiacente.

Spaţiul ocupat de organizarea de şantier va fi limitat la strictul necesar.

După executarea lucrărilor, constructorul va reda terenul respectiv destinaţiei iniţiale, fără a fi degradat.

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile

– lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii

Sunt posibile evenimente minore in perioada de executie a lucrarilor in zone punctuale, cum ar fi poluari accidentale cu carburanti de la masini si utilaje, depasiri ale nivelului de zgomot in zona utilajelor in functiune, deranjarea temporara a circulatiei pe reseaua stradala unde se pozeaza obiectivele.

Pentru fiecare obiectiv implementat se vor prevedea lucrari de refacere a starii initiale prin refacerea stratului vegetal.

Dupa terminarea lucrarilor de construire a cladirilor si a lucrarilor de infrastructura, se va realiza o sistematizare pe verticala a zonei, se va amenaja zona verde prin plantatii si se vor marca toate arterele de circulatie.

Solul decopertat pentru executia obiectivului va fi depozitat in cadrul amplasamentului, iar la finalizarea lucrarilor de construire va fi utilizat la sistematizarea terenului din jurul obiectivului.

– aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale

Procesul de refacere a mediului geologic consta in indepartarea surselor de contaminare de pe amplasament, in izolarea si decontaminarea ariilor contaminate, limitarea si eliminarea posibilitatilor de raspandire a poluantilor in mediul geologic si in atingerea valorilor limita admise pentru concentratiile de poluanti.

Dupa finalizarea lucrarilor de executie a obiectivelor viitoare se vor indeparta deseurile si materialele ramase pe amplasament fiind colectate si predate catre societati autorizate pentru eliminarea acestora, urmand ca ulterior sa se faca o nivelare a terenului. In cazul suprafetelor ce au prezentat vegetatie in fata initiala se vor aplica un proces de revegetare, astfel incat terenul sa se aduca la starea initiala cat mai exact.

– aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea

Durata de viata difera de la caz la caz in functie de tipul fiecarui obiectiv. Astfel, se vor prevedea masuri de interventie la sfarsitul duratei de viata, pentru consolidarea / demolarea / demontarea si igienizarea zonei respective, astfel incat terenul sa fie adus la starea initiala sau sa poata fi dat in folosinta spre dezvoltarea unui alt proiect.

– modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului

In situatia unor poluari accidentale se va face o limitare a accesului in zona poluata prin aplicarea unor sisteme de bariere fizice si de avertizare pentru aplicarea regimului de restrictie. Se vor face investigatii pentru evaluarea nivelului de poluare a solului si subsolului si se vor stabili masurile de decontaminare astfel incat sa se indeparteze total volumul de poluare.

XII. Anexe - piese desenate

- planul de incadrare in zona a obiectivului si planul de situatie – au fost anexate la documentatia de solicitare a acordului de mediu
- schemele-flux pentru procesul tehnologic si fazele activitatii, cu instalatiile de depoluare – NU ESTE CAZUL
- schema-flux a gestionarii deseurilor – NU ESTE CAZUL

XIII. Informatii specifice proiectelor care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare

Nu este cazul. Implementarea proiectului nu interfereaza cu nici o arie protejata.

XIV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele, memoriul va fi completat cu informatii preluate din Planurile de management bazinale

Proiectul este amplasat in Bazinul hidrografic Timis, cel mai apropiat curs de apa fiind raul Potoc, la aprox. 250 m.

Proiectul se suprapune pe pe zona a doua corpuri de ape subterane, unul freatic (ROBA04) si unul de adancime (ROBA18).

XV. Criteriile prevazute in anexa nr. 3 la Legea nr. 292 / 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau in considerare, daca este cazul, in momentul compilarii informatiilor in conformitate cu punctele III-XIV.

Pe baza criteriilor de selectie prevazute in anexa nr. 3 la Legea nr. 292 / 2018, APM Caras-Severin va analiza documentatia in vederea stabilirii necesitatii efectuarii evaluarii impactului asupra mediului pentru proiectul propus.

Intocmit,
ing. Marina Petre