



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TIMIȘ

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE Proiect la data de 21.02.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de **C.N.A.I.R. prin D.R.D.P. Timișoara**, Municipiul Timișoara, str. Coriolan Băran, nr. 18, județul Timiș, înregistrată la APM Timiș cu nr. 12677RP/22.11.2022, cu ultimele completări depuse cu nr. 2082/13.02.2024 (anunt public), în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, Agenția pentru Protecția Mediului Timiș decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței **Comisiei de Analiză Tehnică**, din data de **18.01.2024**, că proiectul „**Consolidare DN 57, km 152+990-km 200+745, Oravița-Moravița, județul Timiș**”, propus a fi amplasat în comunele Moravița și Jamu Mare, intravilan și extravilan, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă;**

Justificarea prezentei decizii:

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

a) proiectul **intră** sub incidența Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în **Anexa 2 la pct 13 a)**- Orice modificari sau extinderi, altele decat cele prevazute la punctul 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevazute in anexa 1 sau in prezenta anexa, deja autorizate, executate sau in curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;

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

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

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

1. Caracteristicile proiectului:

a).Dimensiunea și concepția întregului proiect

Prezentul proiect presupune îmbunătățirea condițiilor de circulație, prin **consolidarea DN 57, Km 152+990-Km 200+745, Oravița-Moravița**”.

Lungimea tronsonului de drum național DN 57 ce urmează a fi consolidat și modernizat va fi de 48,243 km, din care pe raza județului Timiș 22,513 km.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes național și face parte din rețeaua de drumuri naționale din:

- o județul Timis de la km 178+185 pana la km 200+698 pe o lungime de 22,513 km.

Consolidarea și modernizarea drumului național DN 57, va asigura și îmbunătățirea mobilității populației, bunurilor și serviciilor în cele două județe traversate, Caras Severin și Timis.

Proiectul are ca scop realizarea unui sector de drum omogen, in vederea asigurarii infrastructurii de baza necesara cererii de transport in crestere, asigurand un grad ridicat de siguranta a traficului rutier cu urmatoarele rezultate si efecte pozitive asteptate:

- reducerea timpului de calatorie si cresterea vitezei medii de deplasare;
- imbunatatirea conditiilor de siguranta a traficului rutier;
- reducerea numarului de accidente precum si imbunatatirea confortului in timpul calatoriei gestionand in acelasi timp reducerea emisiilor de poluanti si impactul negativ asupra mediului inconjurator.

Caracteristicile tehnice principale, sunt următoarele:

- Lungime totală sector drum DN 57 judet Timis: 22,513 km.
- Lățime parte carosabilă: 7,00 m;
- Lățime acostamente: 2x 1,00 m, din care benzi de încadrare: 2x 0,50 m;
- Pantă parte carosabilă: 2,50%;
- Pantă acostamente: 4,0%;
- Clasa tehnică a drumului: a-III-a;
- Viteza de proiectare este de 40-60km/h;
- Clasa de trafic: foarte greu.

Structura rutiera proiectata a drumului national DN 57:

Avand in vedere starea avansata de degradare pe toata lungimea sectorului de drum se propune varianta de remediere a starii tehnice si asigurarea sigurantei circulatiei rutiere, astfel:

- Reciclare in situ la rece a structurii existente pe intreaga lungime a drumului, avand urmatoarea alcatuire privind structura rutiera:

- 4 cm - strat de uzura din mixtura asfaltica stabilizata MAS 16 rul 50/70;
- 6 cm - strat de legatura din beton asfaltic deschis cu criblura BAD 22.4 leg 50/70;
- 25 cm - strat de baza obtinut prin reciclarea imbracamintei asfaltice existente pe adancimea de 10 cm cu aport de liant hidraulic rutier si adaos de 15 cm agregate naturale - 25 cm;

Sector V- km 178+185 - km 200+698

- 4 cm - strat de uzura din mixtura asfaltica stabilizata MAS 16 rul 50/70;
- 6 cm - strat de legatura din beton asfaltic deschis cu criblura BAD 22.4 leg 50/70;
- geogrila triaxiala cu rol de împiedicarea transmiterii fisurilor si armarea îmbracamintii bituminoase;
- 25 cm - strat de baza obtinut prin reciclarea imbracamintei asfaltice existente pe adancimea de 5 cm cu aport de liant hidraulic rutier si adaos de 20 cm agregate naturale;
- 10 cm - imbracaminte bituminoasa existenta;
- 15 cm - strat de fundatie din piatra sparta existenta;

Structura rutiera proiectata pe casetele de largire km 178+185 - km 200+698

- 4 cm - strat de uzura din mixtura asfaltica stabilizata MAS 16 rul 50/70;
- 6 cm - strat de legatura din beton asfaltic deschis cu criblura BAD 22.4 leg 50/70;
- 10 cm strat de baza din anrobat bituminos AB 31.5 baza 50/70;
- 25 cm strat superior de fundație din piatra sparta;
- 25 cm strat inferior de fundație din balast;

- Consolidare terasamente:

Imbunatatirea terenului de fundare prin coloane de pamant amestecat cu var

Pe sectorul de drum: 190+000 - 193+000, imediat sub solul vegetal se intalneste, in general, o argila consistenta sau vartoasa care are un indice de plasticitate foarte mare (40 - 60). Acest tip de teren duce la deteriorarea structurii rutiere prin faptul ca volumul lor variaza mult in functie de umiditatea naturala.

Pentru a preintampina umflarile si contractile se propun 2 tipuri de lucrari:

1. Sistem de drenaj sub santuri pentru reducerea umiditatii naturale a terenului de sub corpul drumului;
2. Imbunatatirea terenului natural prin coloane de tip CSV (amestec de nisip, ciment si var) in vederea reducerii plasticitatii acestuia si, implicit, a capacitatii lui de a se umfla.

Drenurile vor fi executate sub santurile de rambleu si vor avea panta spre emisari. Latimea drenurilor va fi de 0.6-0.8m si inaltimea de 1.0 - 2.0m.

PODURI

1. PODET PE DN 57 - KM 182+500 PESTE VALEA ZAGOVANULUI

Se propune **Executarea unui Pod Nou**, in amplasamentul podetului existent.

Lungimea totala a podului proiectat este de 15.10 m, avand o singura deschidere de 10.00 m.

Latimea partii carosabile pe podurile amplasate pe acest sector de drum a fost stabilita la 7.80 m latime parte carosabila pe sens.

Suprastructura

Suprastructura podului va fi realizata din 18 grinzi prefabricate precomprimate din beton C50/60, cu lungimea de 9.50 m și inaltime de 0.52 m, monolitizate prin placa de suprabetonare din beton armat de clasa C40/50, cu grosime minima de 14cm, care are și rol de strat suport pentru hidroizolatie realizata din membrana hidroizolanta poliuretanică de 10 mm.

Protectia hidroizolatiei va fi de 3 cm de beton asfaltic BA8. Calea pe pod va fi alcatuita din doua straturi de 4cm:

- inferior din beton asfaltic pentru poduri BAP16
- superior din mixtura asfaltica stabilizata MAS16.

Umplutura la trotuare va fi realizata din beton clasa C12/15, peste care se va turna un strat de beton asfaltic BA8 de 3 cm grosime. Trotuarele vor fi prevazute cu parapet pietonal metalic.

Parapetele de siguranta va fi realizat, atat pe suprastructura cat și pe zona zidurilor intoarse, din parapet deformabil de tip H4b.

Grinzile suprastructurii vor fi rezemate pe banchetele infrastructurii prin intermediul aparatelor de reazem din neopren armat.

Dispozitivul de acoperire a rosturilor va fi continuu pe toata latimea podului intre parapete, la nivelul asfaltului, urmarind panta transversala de pe cale și trotuar.

Infrastructura

Infrastructura podului va fi reprezentata prin culee masive fundate indirect prin intermediul pilotilor forati de diametru 1.20m și lungime 14.00m. Elevatiile culeelor vor fi realizate din beton de clasa C35/45 și prevazute cu dispozitive antiseismice. Pilotii forati, vor fi solidarizati la partea superioara prin intermediul unui radier din beton armat cu inaltimea de 1.65m.

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de clasa tehnica III cu doua benzi de circulatie, se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podetului existent si evacuarea tuturor materialelor rezultate din demolare;
- realizarea unor infrastructuri noi din beton si beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat, care sa permita realizarea unei parti carosabile, pentru doua cai de circulatie cu doua trotuare pietonale (denivelate sau la nivel) si lise pentru montarea de parapete directionale la marginea partii exterioare a trotuarelor;
- asternerea peste placa de suprabetonare a unei hidroizolatii
- montarea de parapete pietonale pe lisele podului
- pe culei se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, ce vor fi de tip etans;
- montarea pe ambele rampe de placi de racordare cu terasamentele;
- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roșie) la drumul existent.

- montarea de parapete de siguranta H4b pe pod
- montare parapete direcționale pe rampe
- lucrari de degajare si profilare a albiei in zona podului;
- executarea sferturilor de con si pereerea acestora;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu, cu semnalizarea corespunzatoare a circulației inclusiv pe timpul nopții.

Pentru executarea unui pod nou este necesară demolarea totala a podețului existent și amenajarea unei variante de circulație provizorie, inclusiv a unui podeț provizoriu.

Podețul provizoriu propus va fi un podeț dalat D3, format din elemente prefabricate cu deschiderea de 3.00 m.

2. POD PE DN 57 - KM 187+667 (KM 187+703) - VALEA FRUMOASEI - JAMU MARE

Se propune **executarea unui pod nou** in amplasamentul celui existent.

Lungimea totala a podului proiectat este de 17.10 m, avand o singura deschidere de 12.00 m.

Latimea partii carosabile pe podurile amplasate pe acest sector de drum a fost stabilita la 7.80 m latime parte carosabila pe sens.

Suprastructura

Suprastructura podului va fi realizata din 18 grinzi prefabricate precomprimate din beton C50/60, cu lungimea de 12.00 m și inaltime de 0.52 m, monolitizate prin placa de suprabetonare din beton armat de clasa C40/50, cu grosime minima de 14cm, care are și rol de strat suport pentru hidroizolatia realizata din membrana hidroizolanta poliuretanică de 10 mm.

Protectia hidroizolatiei va fi de 3 cm de beton asfaltic BA8. Calea pe pod va fi alcatuita din 2 straturi de 4cm:

- inferior din beton asfaltic BAP16
- superior din mixtura asfaltica stabilizata MAS16.

Umplutura la trotuare va fi realizata din beton clasa C12/15, peste care se va turna un strat de beton asfaltic BA8 de 3 cm grosime. Trotuarele vor fi prevazute cu parapet pietonal metalic.

Parapetele de siguranta va fi realizat, atat pe suprastructura cat și pe zona zidurilor intoarse, din parapet deformabil de tip H4b.

Grinzile suprastructurii vor fi rezemate pe banchetele infrastructurii prin intermediul aparatelor de reazem din neopren armat.

Dispozitivul de acoperire a rosturilor va fi continuu pe toata latimea podului intre parapete, la nivelul asfaltului, urmarind panta transversala de pe cale și trotuar.

Infrastructura

Infrastructura podului este reprezentata prin culee masive fundate indirect prin intermediul pilotilor forati de diametru 1.20m și lungime 20.00m. Elevatiile culeelor vor fi realizate din beton de clasa C35/45 și prevazute cu dispozitive antiseismice. Pilotii forati, realizati din beton clasa C30/37 vor fi solidarizati la partea superioara prin intermediul unui radier din beton armat C35/45 cu inaltimea de 1.65m.

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de clasa tehnica III cu doua cai de circulatie, se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podului existent si evacuarea tuturor materialelor rezultate din demolare;
- realizarea unor infrastructuri noi din beton si beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat
- asternerea peste placa de suprabetonare a unei hidroizolatii (tip membrana) din materiale performante conform normelor in vigoare si/sau cerintelor beneficiarului;
- asternerea straturilor caii pe pod
- montarea de parapete pietonale pe lisele podului

- pe culei se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație, ce vor fi de tip etans;
- montarea pe ambele rampe de placi de racordare cu terasamentele;
- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a părții carosabile și a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roșie) la drumul existent.
- montarea de parapete de siguranță H4b
- montare parapete direcționale pe rampe
- lucrări de degajare și profilare a albiei în zona podului;
- executarea șfeturilor de con și pereerea acestora;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod și rampe.

Pe timpul execuției lucrărilor circulația se va desfășura pe o variantă provizorie de circulație cu pod provizoriu sau pe rute ocolitoare, cu semnalizarea corespunzătoare a circulației inclusiv pe timpul nopții.

Pentru executarea unui pod nou este necesară demolarea totală a podului existent și amenajarea unei variante de circulație provizorie, inclusiv a unui podeț provizoriu.

Podețul provizoriu propus va fi un podeț dalat D5, format din elemente prefabricate cu deschiderea de 5.00 m.

3. POD PE DN 57 - KM 188+340 (KM 188+363) PESTE PARAUUL SEMNITA

Se propune executarea unui pod nou în amplasamentul podului existent.

Lungimea totală a podului proiectat este de 39.10 m, având o singură deschidere de 31.00 m.

Latimea părții carosabile pe podurile amplasate pe acest sector de drum a fost stabilită la 7.80m latime parte carosabilă pe sens.

Suprastructura

Suprastructura podului va fi realizată din 11 grinzi prefabricate precomprimate din beton C50/60, cu lungimea de 31.00 m și înălțime de 1.30 m, monolitizate prin placă de suprabetonare din beton armat de clasă C40/50, cu grosime minimă de 14cm, care are și rol de strat suport pentru hidroizolația realizată din membrana hidroizolantă poliuretanică de 10 mm.

Protecția hidroizolației va fi de 3 cm de beton asfaltic BA8.

Calea pe pod va fi alcatuită din două straturi de 4cm:

- inferior din beton asfaltic pentru poduri BAP16
- superior din mixtura asfaltică stabilizată MAS16.

Umplutura la trotuare va fi realizată din beton clasă C12/15, peste care se va turna un strat de beton asfaltic BA8 de 3 cm grosime. Trotuarele vor fi prevăzute cu parapet pietonal metalic.

Parapetele de siguranță vor fi realizate, atât pe suprastructura cât și pe zona zidurilor întoarse, din parapet deformabil de tip H4b.

Grinzile suprastructurii vor fi rezemate pe banchetele infrastructurii prin intermediul aparatelor de reazem din neopren armat.

Dispozitivul de acoperire a rosturilor va fi continuu pe toată latimea podului între parapete, la nivelul asfaltului, urmărind panta transversală de pe cale și trotuar.

Infrastructura

Infrastructura podului va fi reprezentată prin culee masive fundate indirect prin intermediul pilotilor forati de diametru 1.20m și lungime 20.00m. Pilotii forati, realizați din beton clasă C30/37 vor fi solidarizați la partea superioară prin intermediul unui radier din beton armat C35/45 cu înălțimea de 1.65m.

Elevațiile culeelor vor fi realizate din beton de clasă C35/45 și prevăzute cu dispozitive antiseismice.

Pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, corespunzătoare unui drum de clasă tehnică III cu două cai de circulație conform normelor în vigoare se propun următoarele lucrări:

- demolarea podului existent și evacuarea tuturor materialelor rezultate din demolare;

- realizarea unor infrastructuri noi din beton si beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat
- asternerea peste placa de suprabetonare a unei hidroizolatii
- asternerea straturilor caili pe pod
- montarea de parapete pietonale pe lisele podului
- se vor monta pe culei dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatare noi, ce vor fi de tip etans;
- montarea pe ambele rampe de placi de racordare cu terasamentele;
- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod
- montarea de parapete de siguranta H4b pe pod
- montare parapete directionale pe rampe
- lucrari de degajare si profilare a albiei in zona podului;
- refacerea sferturilor de con si pereerea acestora;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu, cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul noptii.

Pentru executarea unui pod nou este necesara demolarea totala a podului existent și amenajarea unei variante de circulatie provizorie, inclusiv a unui podeț provizoriu.

Podețul provizoriu propus este alcătuit din 2 podețe dalate D5 alăturate, formate din elemente prefabricate cu deschiderea de 5.00 m fiecare însumând o deschidere totală de 10.00 m.

4. POD PE DN 57 - KM 191+973 (KM 192+001) PESTE CANAL CRIVAIA

Se propune executarea unui pod nou in amplasamentul podului existent.

Lungimea totala a podului proiectat este de 23.10 m, avand o singura deschidere de 14.00 m.

Latimea partii carosabile pe podurile amplasate pe acest sector de drum a fost stabilita la 7.80 m latime parte carosabila pe sens.

Suprastructura

Suprastructura podului va fi realizata din 10 grinzi prefabricate precomprimate din beton C50/60, cu lungimea de 14.00 m și inaltime de 0.72 m, monolitizate prin placa de suprabetonare din beton armat de clasa C40/50, cu grosime minima de 14cm, care are și rol de strat suport pentru hidroizolatie realizata din membrana hidroizolanta poliuretanică de 10 mm.

Protectia hidroizolatiei va fi 3 cm de beton asfaltic BA8.

Calea pe pod va fi alcatuita din doua straturi de 4cm:

- inferior din beton asfaltic pentru poduri BAP16,
- superior din mixtura asfaltica stabilizata MAS16.

Umplutura la trotuare va fi realizata din beton clasa C12/15, peste care se va turna un strat de beton asfaltic BA8 de 3 cm grosime. Trotuarele vor fi prevazute cu parapet pietonal metalic.

Parapetele de siguranta vor fi realizate, atat pe suprastructura cat și pe zona zidurilor intoarse, din parapet deformabil de tip H4b.

Grinzile suprastructurii vor fi rezemate pe banchetele infrastructurii prin intermediul aparatelor de reazem din neopren armat.

Dispozitivul de acoperire a rosturilor trebuie sa fie continuu pe toata latimea podului intre parapete, la nivelul asfaltului, urmarind panta transversala de pe cale și trotuar.

Infrastructura

Infrastructura podului este reprezentata prin culee masive fundate indirect prin intermediul pilotilor forati de diametru 1.20m și lungime 20.00m. Elevatiile culeelor vor fi realizate din beton de clasa C35/45 și prevazute cu dispozitive antiseismice. Pilotii forati, realizati din beton clasa C30/37 vor fi solidarizati la partea superioara prin intermediul unui radier din beton armat C35/45 cu inaltimea de 1.65m.

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum cu doua benzi de circulatie se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podului existent si evacuarea tuturor materialelor rezultate din demolare;
- realizarea unor infrastructuri din beton si beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate
- asternerea peste placa de suprabetonare a unei hidroizolatii
- asternerea straturilor caii pe pod
- montarea de parapete pietonale pe lisele podului
- pe culei se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie
- montarea pe ambele rampe de placi de racordare cu terasamentele;
- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod
- montarea de parapete de siguranta H4b pe pod
- montare parapete directionale pe rampe
- lucrari de degajare si protectie sectiune canal sub pod, in amonte si in aval;
- refacerea sferturilor de con si pereerea acestora;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod, cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul noptii.

Pentru executarea unui pod nou este necesara demolarea totala a podului existent și amenajarea unei variante de circulatie provizorie, inclusiv a unui podeț provizoriu.

Podețul provizoriu propus va fi un podeț dalat D5, format din elemente prefabricate cu deschiderea de 5.00 m.

5. POD PE DN 57 - KM 195+540 (KM 195+574) PESTE PARAUL CRIVAIA

În urma analizei stării tehnice actuale a Podului peste Canal Crivaia de pe DN 57 KM 195+540 (KM 195+574) si tinând cont de verificarile hidraulice, se propune **executarea unui pod nou**.

Lungimea totala a podului proiectat este de 15.10 m, avand o singura deschidere de 10.00 m.

Latimea partii carosabile pe podurile amplasate pe acest sector de drum a fost stabilita la 7.80 m latime parte carosabila pe sens.

Suprastructura

Suprastructura podului va fi realizata din 18 grinzi prefabricate precomprimate din beton C50/60, cu lungimea de 9.50 m și inaltime de 0.52 m, monolitizate prin placa de suprabetonare din beton armat de clasa C40/50, cu grosime minima de 14cm, care are și rol de strat suport pentru hidroizolatia realizata din membrana hidroizolanta poliuretanică de 10 mm.

Protectia hidroizolatiei va fi 3 cm de beton asfaltic BA8.

Calea pe pod va fi alcatuita din doua straturi de 4cm:

- cel inferior din beton asfaltic pentru poduri BAP16
- superior din mixtura asfaltica stabilizata MAS16.

Umplutura la trotuare va fi realizata din beton clasa C12/15, peste care se va turna un strat de beton asfaltic BA8 de 3 cm grosime. Trotuarele vor fi prevazute cu parapet pietonal metalic.

Parapetele de siguranta vor fi realizate, atat pe suprastructura cat și pe zona zidurilor intoarse, din parapet deformabil de tip H4b.

Grinzile suprastructurii vor fi rezemate pe banchetele infrastructurii prin intermediul aparatelor de reazem din neopren armat.

Dispozitivul de acoperire a rosturilor va fi continuu pe toata latimea podului intre parapete, la nivelul asfaltului, urmarind panta transversala de pe cale și trotuar.

Infrastructura

Infrastructura podului este reprezentata prin culee masive fundate indirect prin intermediul pilotilor forati de diametru 1.20m și lungime 14.00m. Elevatiile culeelor vor fi realizate din beton de clasa C35/45 și prevazute cu dispozitive antiseismice. Pilotii forati, realizati din beton clasa C30/37 vor fi

solidarizati la partea superioara prin intermediul unui radier din beton armat C35/45 cu inaltimea de 1.65m.

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum cu doua benzi de circulatie se propun urmatoarele lucrari:

- realizarea unor infrastructuri tip culee bancheta pe piloti;
- demolarea structurii existente si evacuarea tuturor materialelor rezultate din amplasament;
- montarea de aparate de reazem;
- realizarea unei suprastructuri;
- montarea de parapete de siguranta
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
- asternerea peste placa de suprabetonare a unei hidroizolatii
- realizarea trotuarelor si a caii pe trotuare;
- montarea de borduri la marginea partii carosabile;
- realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei
- asternerea straturilor caii pe pod
- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton
- realizarea umpluturii din spatele culeelor;
- montarea de placi de racordare pod-rampe;
- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod
- realizarea sistemului rutier pe rampe;
- montare parapete directionale pe rampe
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor
- realizarea unor aripi din beton/ziduri de sprijin;
- lucrari de degajare si calibrare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu, cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul noptii.

Pentru executarea unui pod nou este necesară demolarea totala a podului existent și amenajarea unei variante de circulație provizorie, inclusiv a unui podeț provizoriu.

Podețul provizoriu propus este un podeț dalat D5, format din elemente prefabricate cu deschiderea de 5.00 m.

6. POD PE DN 57 - KM 198+620 (KM 198+649) PESTE RAUL MORAVITA

Pentru acest pod se propun lucrari de intretinere si reparatii.

Drumul National DN 57 traversează Râul Moravita in extravilanul orasului Moravita pe un pod cu 3 (treiP) deschideri (7.50m+23.00m+7.50m), avand schema statica grinda cu console, cu o lungime totala de 47.34 m, oblic la un unghi de 45⁰.

Pentru aducerea podului la parametrii de exploatare corespunzatori și pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum cu doua benzi de circulatie se propune executarea urmatoarelor lucrari:

- curatirea zonelor de beton ale tuturor elementelor de rezistenta ale suprastructurii (grinzi, placa, antretoaze).
- reparatii cu mortare speciale ale fetelor vazute ale suprastructurii, inclusiv gaurile pentru esafodaje de la partea superioara a grinzilor;
- sablarea elementelor metalice care sunt folosite pentru reabilitarea grinzilor monolite principale;
- vopsirea tuturor suprafetelor elementelor de beton ale suprastructurii cu un strat de protectie anticoroziva;
- vopsirea elementelor metalice care consolideaza grinzile;
- curatirea zonelor de beton ale elevatiilor culeelor si pilelor;
- reparatii cu mortare speciale la fetele vazute ale infrastructurilor;

- vopsirea elevatiilor infrastructurilor cu un strat de protectie;
- refacerea etansarii dintre imbracaminte
- realizarea rostului in parapetul de siguranta;
- repararea pereului sfertului de con si a casiurilor, protectia anticoroziva a parapetului scarii de acces sub pod;
- lucrari de degajare si calibrare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe;

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe jumatate de cale cu semnalizarea corespunzatoare a circulației inclusiv pe timpul nopții.

PODETE

Pentru preluarea si descarcarea apelor pluviale colectate in santuri din lungul drumului national DN 57, se vor construi/reabilita podetele transversale drumului in numar de 49 bucati din elemente prefabricate tip P2, C2, D3, dalate, tubulare sau corugate care sa tranziteze apele colectate catre emisari.

In sectiunile in care largirea partii carosabile se va face prin casete de largire, unde depaseste latimea podetelor, se va pastra podetul existent si se va extinde functie de necesitati stanga/dreapta.

Se vor face reparatii locale la podetele existente care se vor pastra in solutia existenta. Lucrarile se vor realiza in zonele degradate, betoanelor afectate, betonului sau zidariei de piatra precum si curatarea si decolmatarea lor.

Amenajarea acceselor la proprietăți si refacerea drumurilor laterale

- prin proiect se asigură accesul la proprietăți și refacerea drumurilor laterale pe lungimi variabile între 10 și 25 m, conform tabelului de mai jos:

| UAT | Accese la proprietati | Drumuri laterale | Intersectii cu Drumuri clasificate |
|--------------|-----------------------|------------------|------------------------------------|
| JAMU MARE | 202 | 41 | DJ 588 / DJ 588B |
| MORAVITA | 21 | 23 | DC 181 / DN 59 (E70) |
| TOTAL | 223 | 64 | 4 |

Pe zonele unde exista șanțuri o mare parte din podetele existente de acces la proprietăți, nu mai sunt corespunzătoare din punct de vedere al stării tehnice, a lățimii și a condițiilor de scurgere a apelor, acestea fiind degradate și necesitând a fi înlocuite de podete tubulare corugate D 300-500 mm.

In vederea asigurarii acceselor la proprietatile particulare se vor amenaja podete de acces, care se vor realiza din tuburi de teava corugata si vor fi prevazute cu placa din beton armat.

Podetele de acces se vor realiza doar pana la limita de proprietate a amplasamentelor propuse.

Pe perioada reabilitării drumului, circulația se va face pe rute ocolitoare sau alternativ pe un singur sens de circulație.

Organizarea de șantier - Organizarea de santier va fi amplasata în zona drumului national DN 57, pe un teren neproductiv pus la dispoziție de către beneficiar, în afara ariilor protejate.

Organizarea de execuție a lucrărilor este amplasată în intravilanul localității Jamu Mare, comuna Jamu Mare județul Timiș, cu acces de pe un drum local care pleacă din Drumul National DN57 in dreptul poziției kilometrice 189+520 partea stânga.

Accesul in zona organizării de șantier se face pe un drum local care pleacă din Drumul National DN57, respectând semnalizările prezentate în managementul de trafic.

Pentru realizarea depozitelor intermediare de agregate minerale, se vor aloca spații, adiacente drumului. După finalizarea lucrărilor, aceste spații ocupate temporar vor fi readuse la starea inițială.

Pe tot parcursul lucrarilor de executie a proiectului, nu vor fi depozitati combustibili in incinta organizarii de santier.

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

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

Se interzice depozitarea necontrolată a deșeurilor de orice natură, ce vor rezulta pe perioada derulării lucrărilor.

b).Cumularea cu alte proiecte:

Nu este cazul.

c). Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:

În etapa de construire, resursele naturale folosite vor fi apa și nisip, pietriș, balast. Consumul de apă va fi limitat strict la necesarul igienico-sanitar și cel pentru executarea lucrărilor de construcție.

- sol: suprafața aferentă lucrărilor propuse va fi o suprafață medie, cu impact ne semnificativ asupra resursei de sol din areal;

- teren: cai de comunicație rutiera-drum național;

- apă: apa va fi asigurată imbuteliată;

- biodiversitate: amplasarea obiectivului se va face în afara limitelor ariilor naturale protejate și zonelor cu habitate naturale.

d). Cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate:

Tipuri și cantități de deșuri produse

În etapa de execuție:

| Denumirea deșeurii | Cod deșeu | Cantități estimate pe lucrare | Mod de gestionare |
|--|---|-------------------------------|---|
| Deșuri din construcții | 17 03 02- asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 | 13.632 tone | Deșeurile din construcții se vor colecta selectiv și se vor depozita temporar în incinta organizării de șantier, în spații special amenajate. Se vor preda pe bază de contract către operatori autorizați pentru colectarea și transportul în vederea valorificării/eliminării finale. |
| Pământ rezultat din decopertarea terenului | 17 05 04 - pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03* | 140.725 tone | Se va prelua cu mijloace auto și se va transporta într-o locație autorizată, în vederea reutilizării sau se va reutiliza pentru amenajarea taluzurilor drumului. Mijloacele de transport utilizate se vor acoperi cu prelate pentru prevenirea împrăștierei pe carosabil. |
| Deșuri de materiale absorbante | 15 02 02* absorbanți contaminate cu substanțe periculoase | 1.6 tone | Se vor gestiona ca deșuri periculoase. Se vor colecta în recipiente specializate, se vor depozita temporar în incinta organizării de șantier și se vor preda pe bază de contract la operatori autorizați pentru colectarea și transportul deșeurilor periculoase în vederea eliminării finale. |
| Deșuri de tip menajer | 20 03 01- deșuri municipale amestecate. | 2 tone | Se vor colecta selectiv, se vor depozita temporar în incinta organizării de șantier în containere specializate și se vor preda la operatori autorizați pentru colectarea și transportul în vederea valorificării/eliminării finale |

- Depozitarea temporară a deșeurilor se va realiza în incinta organizării de șantier în spațiile special amenajate.
- În cazul unor scurgeri accidentale, pământul îmbibat cu produs petrolier este gestionat ca deșeu periculos, fiind colectat într-un recipient etanș și predat unui operator autorizat în vederea eliminării.
- Se mai formează diverse categorii de deșeuri la organizarea de șantier și de-a lungul frontului de lucru, însă în cantități reduse. Fiecare categorie de deșeu va fi colectată separat, în recipient adecvat și va fi predat spre eliminare / valorificare unui operator autorizat. Se pot forma: deșeuri din ambalaje, deșeuri de lemn din cofraje, deșeuri de plastic, fier de la cofraje, hârtie (saci materiale) etc.

e) Emisiile poluante, inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort:

- **Aer**

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

În perioada de execuție a lucrărilor se vor respecta valorile limită de emisie în aer, conform Ord. MAPPM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare.

În perioada de exploatare singurele surse de poluare sunt reprezentate de emisiile generate de la vehiculele care tranzitează zona.

- **Apa**

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

În urma implementării proiectului:

» Indicatorii de calitate pentru apele pluviale, vor respecta valorile prevăzute de normativul NTPA 001/2002 aprobat prin HG nr. 188/2002 și modificat prin HG nr. 352/2005 și H.G. nr. 210/2007.

- **Zgomot și vibrații**

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

În etapa de funcționare, sursele de zgomot și vibrații sunt reprezentate de vehiculele care tranzitează zona.

» Nivelul de zgomot în perioada de execuție a lucrărilor nu va depăși limitele admisibile conform prevederilor SR 10009:2017 privind "Acustica. Limitele admisibile ale nivelului de zgomot în mediul ambiant".

- **Sol/subsol și ape freactice**

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

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

În faza de funcționare nu se întrevăd riscuri de contaminare a solului/subsolului și apelor freactice.

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

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

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

- **Riscul hidrologic de inundații**

Amplasamentul nu se regăsește în zone afectate de inundații.

- **Riscuri climatice**

Impactul schimbărilor climatice asupra proiectului se poate manifesta prin:

- modificări ale precipitațiilor extreme;
- inundații
- instabilitatea pământului/alunecări de teren
- Accentuarea fenomenului de îngheț - dezgheț
- modificări ale vitezei maxime a vântului
- incendii de vegetație
- creșterea nr. de zile cu temperaturi foarte scăzute / foarte crescute
- ceața
- Creșterea vitezei vântului.

- **Risc de alunecări de teren**

Pentru evitarea fenomenului de alunecare se vor executa: protecții de taluz cu pereu din dale de beton; protecții cu zid de sprijin cu elevație și fundație din beton;

G) Riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice)- nu există risc asupra sănătății populației prin implementarea acestui proiect.

2) Amplasarea proiectului:

Acest sector de drum străbate *judetul Timis de la km 178+185 pana la km 200+698 pe o lungime de 22,513 km*, intravilan și extravilan comunele Moravița și Jamu Mare.

a) Utilizarea actuală și aprobată a terenului

- folosințe actuale - categoria de folosinta: cai de comunicatie rutiera-drum national;

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

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

1.zone umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu e cazul;

2.zone costiere și mediul marin - nu e cazul;

3.zonele montane și forestiere - nu e cazul;

4.arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional - nu e cazul;

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

6.zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri - nu este cazul;

7. zonele cu o densitate mare a populației- amplasamentul proiectului este situat în județul Timiș, localitățile Moravita si Jamu Mare, intravilan și extravilan;

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

3) Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

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

b) natura impactului - impact redus;

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

- d) intensitatea și complexitatea impactului: impact general redus, limitat la amplasamentul proiectului;
- e) probabilitatea impactului- probabilitate redusă;
- f) debutul, durată, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului- impactul este redus și temporar pe întreaga durată de realizare a proiectului și de folosire a obiectivului .
- g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate- nu e cazul;
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului - acesta se realizează prin respectarea măsurilor pentru prevenirea poluării solului și apelor, prevenirea poluării aerului, de diminuare a impactului ca urmare a generării deșeurilor.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

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

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu decizia justificată privind necesitatea elaborării studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, după caz sunt următoarele: Conform avizului de gospodărire a apelor nr. ABAB - 370/29.11.2023 emis de AN Apele Române - ABA Banat, prin realizarea acestei investiții nu va fi afectată schema cadru de amenajare a bazinului hidrografic. Pentru proiectul propus nu este necesară elaborarea SEICA.

Condițiile de realizare a proiectului sunt:

- Investiția se va realiza cu respectarea proiectului tehnic elaborat potrivit legii, a memoriului tehnic întocmit conform prevederilor Legii nr. 292/2018, a legislației de mediu în vigoare și a mențiunilor din Certificatul de urbanism nr. 26/26.09.2022, emis de Consiliul Județean Timiș.
- La executarea lucrărilor se vor respecta normele legale în vigoare: sanitare, de prevenire și stingere a incendiilor, de protecția muncii și de gospodărire a apelor;
- Lucrările se vor desfășura cu respectarea condițiilor tehnice și a regimului juridic prevăzute prin actele de reglementare prealabile, emise de alte autorități: aviz de gospodărire a apelor nr. ABAB - 370/29.11.2023 emis de AN Apele Române - ABA Banat, adresa nr. 4894/11.11.2022 emisă de ANIF - Filiala Teritorială de Îmbunătățiri Funciare Timiș.

Protecția calitatii aerului:

- Utilajele utilizate pe durata de realizare a lucrărilor, precum și mijloacele de transport, vor avea o stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de poluare a mediului înconjurător cu combustibil ori material lubrifiant direct sau indirect; la terminarea programului vor fi parcate pe o platformă de retragere utilaje, special amenajată;
 - Nu se vor deteriora zonele învecinate perimetrului de desfășurare a lucrărilor;
 - În perioada de execuție a lucrărilor vor fi stabilite zone de parcare a autovehiculelor și a utilajelor utilizate;
 - Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării accidentale a factorilor de mediu pe toată durata execuției lucrărilor și implementării proiectului;
 - Se vor lua măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi la depozitarea pământului rezultat din excavare;
- În perioada de execuție a lucrărilor se vor respecta valorile limită de emisie în aer, conform Ord. MAPPM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare.

Protecția calitatii apelor, a solului și a subsolului:

- Nu se vor evacua nici un fel de deșeuri în alte locuri, decât în spațiile special amenajate;
- Evitarea pierderilor de materiale și substanțe cu potențial poluant în vederea eliminării poluării accidentale a apelor de suprafață și a apelor subterane;

- În cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate, și tratarea de către firme specializate;

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

» Indicatorii de calitate pentru apele de la spălare și apele pluviale vor respecta valorile prevăzute de normativul NTPA 002/2002 aprobat prin HG nr. 188/2002 și modificat prin HG nr. 352/2005 și H.G. nr. 210/2007.

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

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

- se va asigura funcționarea la parametri optimi a utilajelor de construcție și a mijloacelor de transport, dotarea acestora cu echipamente de reducere a zgomotului (amortizoare de zgomot performante, profil al benzii de rulare cu nivel redus de zgomot), precum și verificarea tehnică periodică;

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

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

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

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

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

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

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

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

- Se vor realiza spații special amenajate pentru colectarea selectivă a tuturor categoriilor de deșeurii produse (deșeurii inerte, deșeurii de ambalaje, deșeurii metalice etc.), în conformitate cu prevederile OUG. 92/2021 privind regimul deșeurilor aprobată prin Legea 17/2023;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verificat: Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații - Corina MIHOC

Întocmit: Cosmina POPESCU