



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CARAȘ-SEVERIN

Proiect

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr..... din 30.04.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA VERMEȘ** cu sediul administrativ în județul Caraș-Severin, comuna Vermeș, localitatea Vermeș, nr. 152, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin cu nr. 10903 din data de 10.10.2023, în baza:

- Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;

- 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 Caraș-Severin decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 22.11.2023 și a completărilor depuse la APM Caraș-Severin cu nr. 4693 din data de 18.04.2024, că proiectul

„Lucrări de: CONSTRUIRE PODURI RUTIERE PE RAZA COMUNEI VERMEȘ, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN”,

propus a fi amplasat în comuna Vermeș, localitățile Ersig, Izgar, Vermeș, județul Caraș-Severin, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate, 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 nu se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;

b) Justificarea în conformitate cu criteriile din Anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului:

1.Characteristicile proiectului

Caracteristicile proiectului trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect:

Prin proiect se propune construirea a 5 poduri rutiere pe raza comunei Vermeș, în satele Ersig, Vermeș și Izgar. Podurile vor fi amplasate pe rețeaua de drumuri locale și înlocuiesc vechile poduri care nu mai corespund din punct de vedere structural și funcțional.

Investiția este o investiție publică, cu beneficii strict sociale pentru comunitate. Prin implementarea proiectului se dorește eliminarea punctelor cu risc de pe rețeaua de drumuri a comunei care pot duce la izolarea anumitor comunități.

Prezentul proiect vine să susțină nevoia de mobilitate a oamenilor din ziua de azi și să creeze legături rutiere sigure în cadrul comunității Vermeș, precum și conexiuni rapide cu vecinătățile. Deși starea drumurilor interioare din cele 3 sate ale comunei este bună, majoritatea fiind modernizate în ultimii ani prin diverse proiecte de infrastructură, se pot constata totuși anumite puncte sensibile, în zona traversărilor peste cursurile de apă ce intersectează rețeaua stradală, acolo unde vechile poduri nu au fost înlocuite.

Principalele deficiențe ale podurilor existente sunt următoarele: defecte structurale ce pot evolua în avarii majore și pot scoate podul din uz, izolând astfel întregi comunități; defecte structurale ce pot duce la cedarea bruscă a podului, punând în pericol viața și integritatea corporală a participanților la trafic; lățimi insuficiente pentru a asigura gabaritul necesar desfășurării în siguranță a traficului; lipsa trotuarelor pe pod crește riscul de accidente în care sunt implicați pietoni; podurile nu au fost dimensionate hidraulic iar debușeul acestora nu asigură preluarea debitelor de calcul actuale, acestea fiind expuse inundării (mai ales în cazul podurilor Ersig 3, Vermeș și Izgar).

Podurile vor fi amplasate astfel:

- Pod Ersig 1, la intrare în Ersig, pe DC84, în zona intersecției cu DJ572, traversează un afluent al pârâului Secu - Coordonate Stereo 70 - X: 450 092 - Y: 237 263,

- Pod Ersig 2, în satul Ersig, pe strada principală (DC84), traversează pârâul Secu - Coordonate Stereo 70 - X: 450 209 - Y: 236 425,

- Pod Ersig 3, la marginea satului Ersig, traversează pârâul Secu - Coordonate Stereo 70 - X: 465 685 - Y: 236 022,

- Pod Vermeș, amplasat în satul Vermeș, pe o stradă secundară, traversează pârâul Valea Mică (Vermeș) - Coordonate Stereo 70 - X: 452 732 - Y: 239 013,

- Pod Izgar, amplasat în satul Izgar, pe o stradă secundară, traversează pârâul Valea Satului (Izgar) - Coordonate Stereo 70 - X: 454 704 - Y: 234 959.

Podurile propuse păstrează amplasamentul traversărilor existente. Lucrările vor ocupa o suprafață de 5811 mp în albiile pâraielor aferente.

Lucrările la poduri implică realizarea unor culei din beton armat, cu fundații directe, realizarea suprastructurii din grinzi prefabricate din beton, cu placă de suprabetonare, realizarea hidroizolației

și a căii pe pod, realizarea racordării cu terasamentul, realizarea trotuarului pe pod, echiparea podului cu parapet și realizarea lucrărilor de amenajare a albiilor în zona podurilor.

Pod Ersig 1

Amplasament: la intrare spre Ersig, pe DC84, în zona intersecției cu DJ572, traversează un afluent al pârâului Secu, dispoziție generală: pod drept, în aliniament, o deschidere, structură simplu rezemată; lungimea totală a podului: $L_{pod} = 22,10$ m; lungimea suprastructurii (lungime grinzi): $L_s = 14,00$ m; deschiderea de calcul: $l = 13,50$ m; lumina podului: $l_0 = 12,80$ m; lățimea părții carosabile: $c = 2 \times 2,75$ m; lățimea bandă de ghidare: $bg = 2 \times 0,50$ m; lățime gabarit: $G_i = 6,50$ m; lățime pentru amplasare parapet (= fâșie liberă): $Sp = 1,00$ m + $0,50$ m; lățime trotuar: $T = 0$ m + $1,25$ m; lățime pentru parapet pietonal: 0 m + $0,30$ m; lățime totală suprastructură: $9,55$ m.

Infrastructura podului este asigurată de două culei din beton armat (C25/30), cu fundații directe din beton simplu (C16/20). Adâncimea fundațiilor $D_f = 2,00$ m. Cota de fundare 123,48. Înălțimea elevației culeelor este de 3,5 m. În spatele culeelor se va realiza câte un dren pentru captarea apelor din terasament. Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul aripilor întoarse, a zidurilor de gardă și a plăcilor de racordare cu terasamentul de la nivelul căii.

Suprastructura va fi alcătuită din grinzi prefabricate tip "dublu T" din beton precomprimat, în lungime de 14 m, dispuse alăturat și suprabetonate. Grinzile prefabricate au o înălțime de construcție de 72 cm și o lățime a tălpii superioare de 102 cm. Se vor dispune 8 astfel de grinzi în secțiune transversală. Grinzile se vor așeza pe plăci de rezemare din neopren fretat.

Placa de suprabetonare se va realiza din beton armat de clasă C30/37 și va avea o grosime de 15 cm în margine, respectiv 20 cm în axă. Lățimea plăcii de suprabetonare va fi de 9,55 m. Placa se va arma transversal cu bare $\varnothing 14$ mm / 20 cm, la partea inferioară și bare $\varnothing 12$ / 20 cm la partea superioară. Armătura longitudinală de repartiție este $\varnothing 10$ mm. Odată cu placa se vor realiza în consolă nervurile marginale de prindere a parapetului. Suprafața orizontală a plăcii se va hidroizola cu membrană aplicată la cald, închisă pe peretele interior al nervurii marginale. Hidroizolația se va proteja cu o șapă armată de 5 cm grosime. Rosturile de dilatație dintre suprastructură și infrastructură se va acoperi cu un dispozitiv modern de rost, pe bază de elastomeri, lățimea rostului "d" va fi de 50 mm. Calea pe pod peste placa de suprabetonare, pe toată lățimea plăcii, inclusiv sub trotuare, se va așterne membrana hidroizolatoare și șapa de protecție a acesteia. Peste acestea, pe zona carosabilă se va realiza o îmbrăcăminte asfaltică în două straturi: 4 cm + 4 cm BAP16. Îmbrăcămintea se va turna în profil acoperiș, cu dever de 2 %.

Trotuar: podul va avea trotuar pe partea dreaptă. Structura trotuarului va fi realizată din beton simplu C25/30 în corpul căruia vor fi înglobate canale pentru rețele din tuburi PVC $\varnothing 90$ mm. La partea superioară se va turna o îmbrăcăminte asfaltică din BA8 de 3 cm grosime, cu pantă transversală de 1,5 % spre partea carosabilă. Trotuarul va fi încadrat de bordură simplă înspre partea carosabilă.

Guri de scurgere: la intrarea și ieșirea de pe pod, lângă bordura trotuarului, se vor monta guri de scurgere tip T1G1 - 350 x 350 mm - STAS 4834-86 (4 buc). Acestea vor fi formate din grătar de fontă, rama grătarului, pâlnia de evacuare și prelungirea pâlniei.

Parapet: podul va fi echipat cu parapete metalice combinate ce încadrează partea carosabilă, respectiv parapet pietonal pe partea cu trotuar.

Amenajare albie: pe zona podului albia pârâului se va curăța și se va reprofila 50 m amonte și 50 m aval de pod. Lățime albie la bază: 12 m. Adâncime albie: 3,00 m. Înclinație taluz 1:1. Pereții albiei nu se vor perea. Pantă longitudinală albie 0,15 %.

Pod Ersig 2

Amplasament: în satul Ersig, pe strada principală (DC84), traversează pârâul Secu, dispoziție generală: pod oblic 75°, în aliniament, o deschidere, structură simplu rezemată; lungimea totală a podului: $L_{pod}=22,10$ m; lungimea suprastructurii (lungime grinzi): $L_s = 14,00$ m; deschiderea de calcul: $l=13,50$ m; lumina podului: $l_0 = 12,65 \times \sin 75^\circ$ (12,22 m); lățimea părții carosabile: $c=2 \times 2,75$ m; lățime gabarit: $G_i = 5,50$ m; lățime pentru amplasare parapet (= fâșie liberă): $Sp=2 \times 0,75$ m; lățime trotuar: $T= 2 \times 1,50$ m; lățime pentru parapet pietonal: $2 \times 0,30$ m; lățime totală suprastructură: 10,60 m.

Infrastructura podului este asigurată de două culei din beton armat (C25/30), cu fundații directe din beton simplu (C16/20). Adâncimea fundațiilor $D_f=1,75$ m. Cota de fundare 122,90. Înălțimea elevației culeelor este de 3,0 m. În spatele culeelor se va realiza câte un dren pentru captarea apelor din terasament. Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul aripilor întoarse, a zidurilor de gardă și a plăcilor de racordare cu terasamentul de la nivelul căii.

Suprastructura va fi alcătuită din grinzi prefabricate tip "dublu T" din beton precomprimat, în lungime de 14 m, dispuse alăturat și suprabetonate. Grinzile prefabricate au o înălțime de construcție de 72 cm și o lățime a tălpii superioare de 102 cm. Capătul grinzilor se va realiza teșit, cu oblicitate de 75°. Se vor dispune 9 astfel de grinzi în secțiune transversală. Grinzile se vor așeza pe plăci de rezemare din neopren fretat.

Placa de suprabetonare se va realiza din beton armat de clasă C30/37 și va avea o grosime de 15 cm în margine, respectiv 20 cm în axă. Placa va avea o lățime totală de 10,60 m și o oblicitate de 75°. Placa se va arma transversal cu bare $\varnothing 14$ mm / 20 cm, la partea inferioară și bare $\varnothing 12$ / 20 cm la partea superioară. Armătura longitudinală de repartitie este $\varnothing 10$ mm. Odată cu placa se vor realiza în consolă nervurile marginale de prindere a parapetului. Suprafața orizontală a plăcii se va hidroizola cu membrană aplicată la cald, închisă pe peretele interior al nervurii marginale. Hidroizolația se va proteja cu o șapă armată de 5 cm grosime. Rosturile de dilatație dintre suprastructură și infrastructură se va acoperi cu un dispozitiv modern de rost, pe bază de elastomeri, lățimea rostului "d" va fi de 50 mm.

Calea pe pod: peste placa de suprabetonare, pe toată lățimea plăcii, inclusiv sub trotuare, se va așterne membrana hidroizolatoare și șapa de protecție a acesteia. Peste acestea, pe zona carosabilă se va realiza o îmbrăcăminte asfaltică în două straturi: 4 cm + 4 cm BAP16. Îmbrăcămintea se va turna în profil acoperiș, cu dever de 2 %.

Trotuar: podul va avea trotuare pe ambele părți. Structura trotuarului va fi realizată din beton simplu C25/30 în corpul căruia vor fi înglobate canale pentru rețele din tuburi PVC Ø90 mm. La partea superioară se va turna o îmbrăcăminte asfaltică din BA8 de 3 cm grosime, cu pantă transversală de 1,5 % spre partea carosabilă. Trotuarul va fi încadrat înspre partea carosabilă de bordură înaltă h=45 cm, cu rol de delimitare și protecție.

Guri de scurgere: la intrarea și ieșirea de pe pod, lângă bordura trotuarului, se vor monta guri de scurgere tip T1G1 - 350 x 350 mm - STAS 4834-86 (4 buc). Acestea vor fi formate din grătar de fontă, rama grătarului, pâlnia de evacuare și prelungirea pâlniei.

Parapet: podul va fi echipat cu parapete metalice pietonale fixate pe nervurile laterale ale plăcii de suprabetonare.

Amenajare albie: pe zona podului albia pârâului se va amenaja 50 m amonte și 60 m aval de pod. Secțiunea albiei amenajate se va perea cu piatră brută rostuită. Lățime albie la bază: 12 m. Adâncime albie: 2,00 m. Înclinație taluz 1:1. Pantă longitudinală albie 0,15 %.

Pod Ersig 3

Amplasament: la marginea satului Ersig, pe o stradă secundară, traversează pârâul Secu, dispoziție generală: pod drept, în aliniament, o deschidere, structură simplu rezemată; lungimea totală a podului: $L = 20,10$ m; lungimea suprastructurii (lungime grinzi): $L_s = 14,00$ m; deschiderea de calcul: $l = 13,50$ m; lungimea podului: $l_0 = 12,90$ m; lățimea părții carosabile: $c = 2 \times 2,50$ m; lățime gabarit: $G_i = 5,00$ m; lățime pentru amplasare parapet (= fâșie liberă): $Sp = 2 \times 0,50$ m; lățime trotuar: $T = 2 \times 1,00$ m; lățime pentru parapet pietonal: $2 \times 0,30$ m; lățime totală suprastructură: 8,60 m.

Infrastructura podului este asigurată de două culei din beton armat (C25/30), cu fundații directe din beton simplu (C16/20). Adâncimea fundațiilor $D_f = 1,75$ m. Cota de fundare 122,51. Înălțimea elevației culeelor este de 2,50 m. În spatele culeelor se va realiza câte un dren pentru captarea apelor din terasament. Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul aripilor întoarse, a zidurilor de gardă și a plăcilor de racordare cu terasamentul de la nivelul căii.

Suprastructura va fi alcătuită din grinzi prefabricate tip "dublu T" din beton precomprimat, în lungime de 14 m, dispuse alăturat și suprabetonate. Grinzile prefabricate au o înălțime de construcție de 72 cm și o lățime a tălpii superioare de 102 cm. Se vor dispune 7 astfel de grinzi în secțiune transversală. Grinzile se vor așeza pe plăci de rezemare din neopren fretat.

Placa de suprabetonare se va realiza din beton armat de clasă C30/37 și va avea o grosime de 15 cm în margine, respectiv 20 cm în axă. Placa va avea o lățime totală de 8,60 m. Placa se va arma transversal cu bare BST500S Ø14 mm / 20 cm, la partea inferioară și bare Ø12 / 20 cm la partea

superioară. Armătura longitudinală de repartiție este $\varnothing 10$ mm. Odată cu placa se vor realiza în consolă nervurile marginale de prindere a parapetului. Suprafața orizontală a plăcii se va hidroizola cu membrană aplicată la cald, închisă pe peretele interior al nervurii marginale. Hidroizolația se va proteja cu o șapă armată de 5 cm grosime. Rosturile de dilatație dintre suprastructură și infrastructură se va acoperi cu un dispozitiv modern de rost, pe bază de elastomeri, lățimea rostului "d" va fi de 50 mm.

Calea pe pod: peste placa de suprabetonare, pe toată lățimea plăcii, inclusiv sub trotuare, se va așterne membrana hidroizolatoare și șapa de protecție a acesteia. Peste acestea, pe zona carosabilă se va realiza o îmbrăcăminte asfaltică în două straturi: 4 cm + 4 cm BAP16. Îmbrăcămintea se va turna în profil acoperiș, cu dever de 2 %.

Trotuar: podul va avea trotuare pe ambele părți. Structura trotuarului va fi realizată din beton simplu C25/30 în corpul căruia vor fi înglobate canale pentru rețele din tuburi PVC $\varnothing 90$ mm. La partea superioară se va turna o îmbrăcăminte asfaltică din BA8 de 3 cm grosime, cu pantă transversală de 1,5 % spre partea carosabilă. Trotuarul va fi încadrat înspre partea carosabilă de bordură înaltă $h=45$ cm, cu rol de delimitare și protecție.

Guri de scurgere- la intrarea și ieșirea de pe pod, lângă bordura trotuarului, se vor monta guri de scurgere tip T1G1 - 350 x 350 mm - STAS 4834-86 (4 buc). Acestea vor fi formate din grătar de fontă, rama grătarului, pâlnia de evacuare și prelungirea pâlniei.

Parapet: podul va fi echipat cu parapete metalice pietonale fixate pe nervurile laterale ale plăcii de suprabetonare.

Amenajare albie: pe zona podului albia pârâului se va amenaja 50 m amonte și 50 m aval de pod. Secțiunea albiei amenajate se va perea cu piatră brută rostuită. Lățime albie la bază: 12 m. Adâncime albie: 2,00 m. Înclinație taluz 1:1. Pantă longitudinală albie 0,4 %.

Pod Vermeș

Amplasament: în satul Vermeș, pe o stradă secundară, traversează pârâul Valea Mică (Vermeș), dispozitiv generală: pod drept, în aliniament, o deschidere, structură simplu rezemată; lungimea totală a podului: $L = 14,10$ m; lungimea suprastructurii (lungime grinzi): $L_s = 8,00$ m; deschiderea de calcul: $l = 7,50$ m; lumina podului: $l_0 = 6,90$ m; lățimea părții carosabile: $c = 1 \times 4,00$ m; lățime gabarit: $G_i = 4,00$ m; lățime pentru amplasarea parapet (= fâșie liberă): $Sp = 2 \times 0,50$ m; lățime trotuar: $T = 2 \times 1,25$ m; lățime pentru parapet pietonal: $2 \times 0,50$ m; lățime totală suprastructură: 8,10 m.

Infrastructura podului este asigurată de două culei din beton armat (C25/30), cu fundații directe din beton simplu (C16/20). Adâncimea fundațiilor $D_f = 1,50$ m. Cota de fundare 133,39. Terenul de fundare de la baza fundațiilor se va consolida cu piatră brută compactată. Înălțimea elevației culeelor este de 3,00 m. În spatele culeelor se va realiza câte un dren pentru captarea apelor din terasament. Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul aripilor întoarse, a zidurilor de gardă și a plăcilor de racordare cu terasamentul de la nivelul căii.

Suprastructura va fi alcătuită din 12 grinzi prefabricate tip "T întors" din beton precomprimat, în lungime de 8 m, dispuse alăturat și suprabetonate pentru a forma o structură tip dală. Grinzile prefabricate au o înălțime de construcție de 42 cm și o lățime a tălpii inferioare de 60 cm. Grinzile se vor așeza pe plăci de rezemare din neopren fretat.

Placa de suprabetonare se va realiza din beton armat de clasă C30/37 și va avea o grosime de 15 cm în margine, respectiv 20 cm în axă. Placa va avea o lățime totală de 8,10 m. Placa se va arma transversal cu bare BST500S Ø14 mm / 20 cm, la partea inferioară și bare Ø12 / 20 cm la partea superioară. Armătura longitudinală de repartiție este Ø10 mm. Odată cu placa se vor realiza în consolă nervurile marginale de prindere a parapetului. Suprafața orizontală a plăcii se va hidroizola cu membrană aplicată la cald, închisă pe peretele interior al nervurii marginale. Hidroizolația se va proteja cu o șapă armată de 5 cm grosime. Rosturile de dilatație dintre suprastructură și infrastructură se va acoperi cu un dispozitiv modern de rost, pe bază de elastomeri. Lățimea rostului "d" va fi de 50 mm.

Calea pe pod: peste placa de suprabetonare, pe toată lățimea plăcii, inclusiv sub trotuare, se va așterne membrana hidroizolatoare și șapa de protecție a acesteia. Peste acestea, pe zona carosabilă se va realiza o îmbrăcăminte asfaltică în două straturi: 4 cm + 4 cm BAP16. Îmbrăcămintea se va turna în profil acoperiș, cu dever de 2 %.

Trotuar: podul va avea trotuare pe ambele părți. Structura trotuarului va fi realizată din beton simplu C25/30 în corpul căruia vor fi înglobate canale pentru rețele din tuburi PVC Ø90 mm. La partea superioară se va turna o îmbrăcăminte asfaltică din BA8 de 3 cm grosime, cu pantă transversală de 1,5 % spre partea carosabilă. Trotuarul va fi încadrat înspre partea carosabilă de bordură înaltă h=45 cm, cu rol de delimitare și protecție.

Parapet: podul va fi echipat cu parapete metalice pietonale fixate pe nervurile laterale ale plăcii de suprabetonare.

Amenajare albie: pe zona podului albia pârâului se va amenaja 20 m amonte și 40 m aval de pod. Secțiunea albiei amenajate se va perea cu piatră brută rostuită. Lățime albie la bază: 4 m. Adâncime albie: 2,00 m. Înclinație taluz 1:1. Pantă longitudinală albie 0,4 %.

Pod Izgar

Amplasament: în satul Izgar, pe o stradă secundară, traversează pârâul Valea Satului (Izgar), dispoziție generală: pod oblic 75°, în aliniament, o deschidere, structură simplu rezemată; lungimea totală a podului: $L_{pod} = 16,10$ m; lungimea suprastructurii (lungime grinzi): $L_s = 10,00$ m; deschiderea de calcul: $l = 9,50$ m; lumina podului: $l_0 = 8,75 \times \sin 75^\circ (8,45)$ m; lățimea părții carosabile: $c = 1 \times 4,00$ m; lățime gabarit: $G_i = 4,00$ m; lățime pentru amplasare parapet (= fâșie liberă): $Sp = 2 \times 0,50$ m; lățime trotuar: $T = 2 \times 1,25$ m; lățime pentru parapet pietonal: $2 \times 0,30$ m; lățime totală suprastructură: 8,10 m.

Infrastructura podului este asigurată de două culei din beton armat (C25/30), cu fundații directe din beton simplu (C16/20). Adâncimea fundațiilor $D_f=1,75$ m. Cota de fundare 127,14. Terenul de fundare de la baza fundațiilor se va consolida cu piatră brută compactată. Înălțimea elevației culeelor este de 3,00 m. În spatele culeelor se va realiza câte un dren pentru captarea apelor din terasament. Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul aripilor întoarse, a zidurilor de gardă și a plăcilor de racordare cu terasamentul de la nivelul căii.

Suprastructura va fi alcătuită din 12 grinzi prefabricate tip "T întors" din beton precomprimat, în lungime de 10 m, dispuse alăturat și suprabetonate pentru a forma o structură tip dală. Grinzile prefabricate au o înălțime de construcție de 52 cm și o lățime a tălpii inferioare de 60 cm. Capătul grinzilor se va realiza teșit, cu oblicitate de 75°. Grinzile se vor așeza pe plăci de rezemare din neopren fretat.

Placa de suprabetonare se va realiza din beton armat de clasă C30/37 și va avea o grosime de 15 cm în margine, respectiv 20 cm în axă. Placa va avea o lățime totală de 8,10 m și o oblicitate de 75°. Placa se va arma transversal cu bare BST500S Ø14 mm / 20 cm, la partea inferioară și bare Ø12 / 20 cm la partea superioară. Armătura longitudinală de repartiție este Ø10 mm. Odată cu placa se vor realiza în consolă nervurile marginale de prindere a parapetului. Suprafața orizontală a plăcii se va hidroizola cu membrană aplicată la cald, închisă pe peretele interior al nervurii marginale. Hidroizolația se va proteja cu o șapă armată de 5 cm grosime. Rosturile de dilatație dintre suprastructură și infrastructură se va acoperi cu un dispozitiv modern de rost, pe bază de elastomeri, lățimea rostului "d" va fi de 50 mm.

Calea pe pod: peste placa de suprabetonare, pe toată lățimea plăcii, inclusiv sub trotuare, se va așterne membrana hidroizolatoare și șapa de protecție a acesteia. Peste acestea, pe zona carosabilă se va realiza o îmbrăcăminte asfaltică în două straturi: 4 cm + 4 cm BAP16. Îmbrăcămintea se va turna în profil acoperiș, cu devers de 2 %.

Trotuar: podul va avea trotuare pe ambele părți. Structura trotuarului va fi realizată din beton simplu C25/30 în corpul căruia vor fi înglobate canale pentru rețele din tuburi PVC Ø90 mm. La partea superioară se va turna o îmbrăcăminte asfaltică din BA8 de 3 cm grosime, cu pantă transversală de 1,5 % spre partea carosabilă. Trotuarul va fi încadrat înspre partea carosabilă de bordură înaltă $h=45$ cm, cu rol de delimitare și protecție. Trotuarul se va racorda la nivelul acostamentului prin rampe.

Parapet: podul va fi echipat cu parapete metalice pietonale fixate pe nervurile laterale ale plăcii de suprabetonare.

Amenajare albie: pe zona podului albia pârâului se va amenaja 40 m amonte și 40 m aval de pod. Secțiunea albiei amenajate se va perea cu piatră brută rostuită. Lățime albie la bază: 7 m. Adâncime albie: 2,00 m. Înclinație taluz 1:1. Pantă longitudinală albie 0,2 %.

Vechile poduri au o structură metalică, rezemată pe elemente de infrastructură din zidărie de piatră (podurile Ersig 1 și Ersig 2) sau beton simplu (podurile Ersig 3, Vermeș și Izgar).

Lucrările de demolare a podurilor vechi constau în demontarea tablierului metalic și recuperarea acestuia în vederea refolosirii pentru traversări provizorii pe alte amplasamente. Tablierul metalic al podului Ersig 1 se va folosi tot în acest proiect ca traversare provizorie pe varianta de ocolire de la podul Ersig 2, iar tablierul metalic existent al podului Ersig 2 se va folosi ca traversare provizorie pentru podul Ersig 3. La sfârșitul lucrărilor toate cele 5 tabliere recuperate se vor preda către beneficiar în vederea refolosirii lor pe alte amplasamente.

Podul vechi Ersig 1 are o lungime de cca 14 m și lățime de 4 m + 1 m trotuar stânga, cu suprastructura acoperită de 6 profile metalice I40, cu o tolă metalică pe post de placă, cu parapete metalice sudate de o parte și de alta. Greutatea estimată a tablierului metalic: 13,5 to. Tablierul se va manipula cu macaraua și se va transporta pe trailer spre viitorul amplasament. Infrastructura este formată din două culee și o pilă din zidărie de piatră. Acestea se vor demola prin spargere cu piconul iar molozul rezultat se va încărca cu excavatorul și se va transporta ca deșeu nepericulos din construcții la un depozit provizoriu indicat de beneficiar în ideea refolosirii ca material de umplutură la alte lucrări. Cantitatea de moloz estimată: 58 mc.

Podul vechi Ersig 2 este un pod cu o alcătuire similară cu cel de mai sus, cu o lungime de cca 18 m și o lățime de 6 m, fără trotuare amenajate. Suprastructura este formată din 5 profile metalice I40 și o tolă metalică sudată peste acestea, cu parapete pietonale de o parte și de alta. Tablierul se va desprinde de pe elementele de infrastructură și se va ridica cu automacaraua pe trailer. Greutatea estimată a tablierului metalic: 15,5 to. Infrastructura este formată din două culee și o pilă din zidărie de piatră, care se vor demola, rezultând o cantitate estimată de 59 mc de moloz.

Podul vechi Ersig 3 are un tablier format din 4 profile metalice I32 și o tolă metalică cu rol de placă și cântărește cca 5,7 to, având o lungime de 10 m și o lățime de 4 m. Tablierul se va desprinde de pe elementele de infrastructură și se va ridica cu automacaraua pentru a fi încărcat pe trailer. Infrastructura, care este formată din două culee și o pilă din beton, se va demola prin spargere cu piconul. Cantitatea de moloz rezultată este de cca 13 mc.

Podul Vermeș este acum un vechi podet metalic, de cca 6 m lungime și lat de 4,5 m, realizat din 4 profile metalice I36 peste care s-a sudat o tolă metalică ce asigură și calea de rulare. Tablierul are cca 3,7 to și se va demonta cu ajutorul macaralei. Infrastructura este realizată din două culei din beton simplu care se vor demola cu piconul. Rezultă o cantitate de moloz de cca 14 mc.

Podul vechi Izgar are o lungime de 9 m, prezintă o structură metalică alcătuită din profile metalice I40 (4 bucăți) pozate la 1,5 m interax. Suprastructura este întregită de o tolă metalică ce asigură rularea pe pod. De o parte și de alta sunt sudate parapete metalice pietonale. Lățimea podului este de 4,5 m. Tablierul are o greutate estimată la 6,2 to și se va demonta cu ajutorul automacaralei. Cele două culei ale podului se vor demola cu piconul rezultând o cantitate de moloz de cca 11 mc ce se va transporta spre depozitul provizoriu.

Satele comunei sunt străbătute de cursuri de apă locale ce se varsă în Pogănici, principalul colector al zonei. Satul Ersig este amplasat pe partea stângă al văii Pogăniciului și este străbătut de pârâul Secu, pe când satele Vermeș și Izgar sunt amplasate pe flancul opus, fiind străbătute de pâraiele Tramnic, cu afluentul Valea Mică, respectiv pârâul Valea Satului la Izgar.

Organizarea de șantier pentru acest proiect se propune a se amenaja la Ersig, pe izlazul de pe partea stângă a drumului de intrare în localitate. Aici se va delimita o suprafață de 600 mp, cu laturile de aprox. 30 x 20 m, îngrădită cu gard metalic din plasă, cu înălțimea de 2 m. Stâlpii gardului se vor fixa pe blocuri prefabricate din beton care se așează pe sol, astfel încât să fie ușor de demontat și mutat. Platforma astfel delimitată se va pietruși cu un strat de 30 cm de piatră spartă. Accesul se va face din drumul comunal DC84.

În incinta organizării se vor amplasa următoarele construcții provizorii: - un container monobloc 2,5 x 7,0 m ca birou al șantierului; un container monobloc 2,5 x 7,0 m ca vestiar; cabina paznicului (la intrare în incintă); o toaletă ecologică; un container pentru deșeuri; un pichet PSI echipat.

În plus, fiecare punct de lucru va fi dotat cu câte o toaletă ecologică și la fiecare amplasament (la fiecare pod) se va delimita o suprafață destinată depozitării prefabricatelor mari înainte de a fi montate, nu se vor amenaja spații de dormit, cazarea și masa muncitorilor se va face în regim de pensiune la agenți economici din zonă. Pe șantier se va aduce apă în recipiente iar energia electrică se va asigura cu un generator pe bază de combustibil, se va rezerva loc pentru depozitarea anumitor materiale (prefabricate din beton, cofraje, armături, confecții metalice, etc).

Materialele ce implică volume mari (balast, piatră spartă, piatră brută) nu se vor depozita provizoriu pe șantier, ci vor fi puse în operă odată cu aducerea lor pe șantier, realizându-se graficul de transport în corelare cu graficul de execuție. De asemenea, betonul asfaltic pentru structura rutieră sau betonul de ciment proaspăt necesar la alte structuri vor fi aprovizionate de la stații de asfalt, la momentul punerii în operă.

Constructorul va asigura o bună desfășurare a traficului pe raza comunei pe parcursul executării lucrărilor.

După finalizarea lucrărilor, organizarea de șantier se va dezafecta prin demontarea împrejmuirii, demontarea și transportul containerelor, curățirea locului de orice fel de deșeuri, refacerea zonelor verzi afectate prin lucrări specifice de scarificare și însămânțare. Toate aceste lucrări intră în sarcina Constructorului. La fel se vor dezafecta traversările provizorii ale cursurilor de apă iar traseul variantelor ocolitoare se vor anula și terenurile se va aduce la starea inițială.

Perioada de implementare propusă - 42 luni.

Valoarea investiției - 10.051.918 lei, inclusiv TVA.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul;

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității: în faza de construcție se vor folosi resurse naturale uzuale unei astfel de lucrări - nisip, pietriș, etc.;

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate:

Ca materiale considerate deșuri de construcție rezultate din acest proiect se menționează doar molozul rezultat din demolarea elementelor de infrastructură a vechilor poduri. Cantitatea de moloz estimată este de 155 mc. Acest moloz se va folosi la lucrări de umpluturi și sistematizări. Suprastructura metalică a vechilor poduri se va recupera și nu se consideră deșeu de construcții, aceasta face parte din inventarul comunei și se va folosi pe alte amplasamente. Deșeurile menajere din cadrul organizării de șantier se vor ridica de către operatorul local, în baza unui contract între acesta și constructor.

e) poluarea și alte efecte negative:

- în perioada de execuție: noxe din gaze de eșapament, pulberi în suspensie, praf, zgomot, provenite de la utilaje, mijloace de transport, manipulare materiale de construcții;

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

g) riscurile pentru sănătatea umană: nu este cazul.

2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenului: conform Certificatului de Urbanism nr. 316/18.09.2023, emis de către Consiliul Județean Caraș-Severin, terenul este situat în intravilanul și extravilanul comunei Vermeș, localitățile Ersig, Izgar și Vermeș, proprietatea comunei, domeniu public de interes local, teren adiacent DJ 572 și zone de protecție a pâ râurilor Secu, Valea Mică, Valea Satului, folosința actuală drum, destinația stabilită poduri noi ce urmează a se construi în albiile pâ râurilor Secu, Valea Mică, Valea Satului destinate circulației rutiere și echipării tehnico-edilitare, drumuri comunale și județene, conform PUG., teren în suprafață de 58011mp.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia: impact nesemnificativ asupra resurselor naturale.

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

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

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

3) zonele montane și forestiere: nu este cazul;

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

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

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

7) zonele cu o densitate mare a populației: nu este cazul;

8) peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: s-a emis Aviz nr. 90/D/06.11.2023, de către Direcția Județeană pentru Cultură Caraș-Severin.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

a) importanța și extinderea spațială a impactului: impact local, nesemnificativ, fără afectarea populației;

b) natura impactului: nu este cazul;

c) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

d) intensitatea și complexitatea impactului: impact redus, de mică complexitate, în timpul execuției lucrărilor nesemnificativ;

e) probabilitatea impactului: minimă, în perioada executării lucrărilor;

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: impact redus, de scurtă durată, reversibil odată cu terminarea executării lucrărilor;

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

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

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

Proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată 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:

Proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările.

Proiectul se regăsește în bazin hidrografic Timiș, curs de apă Secul, râul Valea Mică, Valea Satului (Valea Mare), cod corp de apă RORW5.2-35-5_B1 - Secul, RORW5.2-35-6_B1 Valea Satului (Valea Mare) cod cadastral V-2.35.5, V-2.35.4.1, V-2.6.

A fost emis Aviz de Gospodărire a Apelor nr. ABAB - 169 din 18.04.2024, de către Administrația Bazinală de Apă Banat.

Condițiile de realizare a proiectului:

1. Realizarea proiectului cu respectarea prevederilor documentației depuse la Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin, documentație care a stat la baza emiterii prezentei decizii.

2. Respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, a prevederilor înscrise în actele de reglementare și a condițiilor impuse de toate avizele prealabile emise pentru aprobarea investiției.

3. Respectarea Avizului de Gospodărire a Apelor nr. ABAB - 169 din 18.04.2024, emis de către Administrația Bazinală de Apă Banat.

4. Solicitarea acordului ANIF - Filiala Teritorială de Îmbunătățiri Funciare Caraș-Severin.

5. Organizarea de șantier se va amplasa numai în limitele amplasamentului deținut de titularul proiectului, fără ocuparea altor terenuri, și va include amenajările specifice pentru protecția mediului.

6. Administrarea corespunzătoare a deșeurilor generate prin următoarele:

- Conformarea la prevederile Ordonanței de Urgență nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Deșeurile menajere provenind de la personalul angrenat în lucrări vor fi depozitate temporar în pubele prevăzute în organizarea de șantier și ridicate de către firma de salubritate pe bază de contract;
- Se interzice abandonarea, precum și eliminarea acestora în afara spațiilor autorizate;
- Se interzice incinerarea deșeurilor;
- Monitorizarea gestiunii deșeurilor conform Hotărârii Guvernului României nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare.

7. Monitorizarea lucrărilor de execuție pentru prevenirea poluării factorilor de mediu vor avea în vedere verificarea zilnică a stării utilajelor și autovehiculelor și a încadrării în perimetrul aprobat pentru depozitarea materialelor, deșeurilor, respectiv a zonei de parcare și alimentare utilaje.

8. Refacerea ecologică a zonelor afectate.

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 în scris 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 vătămăte într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

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

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

DIRECTOR EXECUTIV
Florina Doina TĂNASIE

**Șef Serviciu Avize,
Acorduri, Autorizații
Marius VODIȚĂ**

Întocmit:cons. Adriana BOJIN/3.ex./.....