



ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ
„APELE ROMÂNE”

ADMINISTRAȚIA BAZINALĂ DE APĂ
PRUT-BÂRLAD



Str. Th. Vascauteanu Nr.10 Iasi Tel: 0232-218192 Fax: 0232-213884
dispecer@dap.rowater.ro http://www.apeprut.ro http://www.rowater.ro/daprut

COD FISCAL: RO 23780878/01.05.2008; COD IBAN: RO03TREZ 4065025XXX011809

F – AA – 14

AVIZ DE GOSPODARIRE A APELOR

Nr. 61 din aprilie 2010

pentru

„Varianta de ocolire a municipiului Iasi
- Etapa I - Varianta Sud”

Bazin hidrografic: Prut; Cod b.h.: P

Curs de apa: rau Bahlui; Cod cadastral: XIII-1.015.32.00.00.0

VIZAT SPRE NESCHIMBARE

Anexa la autorizația de construire
destinată

149/19279 06.12.2010

Arhitect șef,

Spre știință: S.G.A. Iasi

Date generale:

Solicitantul avizului: Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania S.A. –
Directia Regionala de Drumuri si Poduri Iasi

Nr. adresei de inaintare: 3888 din 09.04.2010

Beneficiarul investitiei: Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania S.A.
Directia Regionala de Drumuri si Poduri Iasi

Proiectantul de specialitate: S.C. IPTANA S.A. Bucuresti

Amplasament:

- ✓ Varianta de trafic greu: Traseul propus pentru varianta de ocolire a municipiului Iasi - Etapa I - Varianta Sud, incepe din DN 28 Tirgu Frumos – Iasi km 63+930 si se desfasoara in dreapta, traversand calea ferata 606 Tirgu Frumos – Iasi cu un pasaj superior si raul Bahlui cu un pod din beton armat, dupa care se inscrie pe traseul DC 25 pe teritoriul localitatii Uricani, pana la intersectia cu DJ 248A Voinesti – Iasi. In continuare traseul variantei de ocolire va fi modificat fata de cel initial, incepand de la intersectia DJ 248A (km 7+800) si pana la DJ 248 (km 13+905) in localitatea Lunca Cetatuii, dupa care traseul se inscrie pe DJ 248 Iasi – Scinteia – Vaslui pana la intersectia cu Bd Poitiers (km 19+690). Apoi traseul se desfasoara pe Bd. Poitiers pana la intersectia cu DN 24 Vaslui – Iasi, dupa care se inscrie pe str. Trei Fintini, pana la intersectia cu DN 28 Iasi - Albota.

Traseul comun de pe DJ 248 Iasi – Scinteia – Vaslui face obiectul unei reabilitari distincte, fara implicarea de costuri prin prezentul proiect.

- ✓ Varianta de trafic usor: Traseul variantei de trafic usor se desprinde din varianta de trafic greu la intrarea in localitatea Uricani si se inscrie pe traseul DC 27 si DC 27A, pana la intrarea in municipiul Iasi, unde traseul variantei de trafic usor s-a modificat, urmand a se suprapune peste traseul urmatoarelor artere urbane: str. Cicoarei, str. Arh. Berindei – pana la intersectia cu soseaua Nicolina. De asemenea, a fost proiectata o penetratie catre cartierul Dacia (cu lungimea de 0,61 km), care se desprinde din varianta de trafic usor la km 4+755, traverseaza cu un pod r. Bahlui si debuseaza in str. Stramosilor.

Necesitatea si oportunitatea investitiei:

Datorita cresterii foarte mari a volumului traficului in zona municipiului Iasi a aparut necesitatea realizarii unei variante de ocolire a municipiului, care sa faciliteze legatura intre drumurile nationale si cele judetene care ajung in municipiul Iasi, conducand la descongestionarea arterelor urbane de trafic de tranzit.

In prima etapa se propune realizarea legaturii intre DN 28 Tirgu Frumos – Iasi (DE 583) si DN 24 Albota – Iasi.

Conform documentatiei tehnice si STAS 4273/83 lucrarile se incadreaza in clasa a III-a de importanta.

Elemente de coordonare si de cooperare:

- Studiu hidrologic pentru raul Bahlui (amonte de confluenta cu raul Valea Lupului) si date tehnice privind acumularea Ezareni – pe raul Ezareni, furnizate de D.A.P. Iasi;
- Studiu hidrologic pentru urmatoarele cursuri de apa: Valea Ursului, Cornet, Ezareni, Nicolina, Cetatuia, Vamasoia, Vladiceni, intocmit de D.A.P. Iasi.
- Avizul de gospodarire a apelor nr. 181/2008, emis de Directia Apelor Prut Iasi pentru „Varianta de ocolire a municipiului Iasi - Etapa I - Varianta Sud”.
- Certificat de urbanism nr. 22 din 01.02.2010, eliberat de Consiliul Judetean Iasi;
- Consultanta tehnica nr. 1605 din 16.02.2010 eliberata de D.A.Prut Iasi pentru promovarea lucrarilor proiectate pe un traseu partial modificat la obiectivul: „Varianta de ocolire a municipiului Iasi – Etapa I - Varianta Sud” – in etapa de actualizare S.F.

Urmare solicitarii si documentatiei tehnice inaintate, inregistrate la Administratia Bazinala de Apa Prut- Bârlad cu nr. 3888 din 09.04.2010, precum si a completarii solicitate prin adresa nr. 4131 din 15.04.2010 si primite cu adresa inregistrata cu nr. 4785 din 29.04.2010,

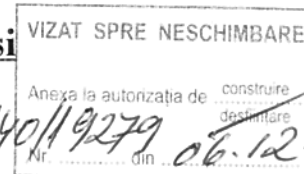
In temeiul Legii Apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, a O.U.G. nr. 107/2002 privind infiintarea Administratiei Nationale « APELE ROMANE », modificata si completata prin O.U.G. nr. 73/2005, aprobata prin Legea nr. 400 / 2005 si a Ordinului M.M.G.A. nr. 662/2006, privind procedura si competentele de emitere a avizelor de gospodarire a apelor, se emite:

AVIZ DE GOSPODARIRE A APELOR

pentru

**„Varianta de ocolire a municipiului Iasi
- Etapa I - Varianta Sud”**

care, conform documentatiei tehnice, cuprinde:



1. Descrierea lucrarilor

Lucrarile propuse pentru amenajarea sectorului aferent traseul variantei ocolitoare a municipiului Iasi - Etapei I – Varianta Sud sunt structurate astfel:

➤ **Varianta de trafic greu:**

- **pasaj pe DN 28 peste varianta de ocolire a mun. Iasi la km 0+000**, ce se va realiza in aliniament si va avea 10 deschideri (4x26 m + 2x32 m + 4x26 m), lungimea totala a suprastructurii fiind de 275,6 m;

- **sector km 0+000 – km 5+840 (DJ 248 A):**

- **elemente generale:**

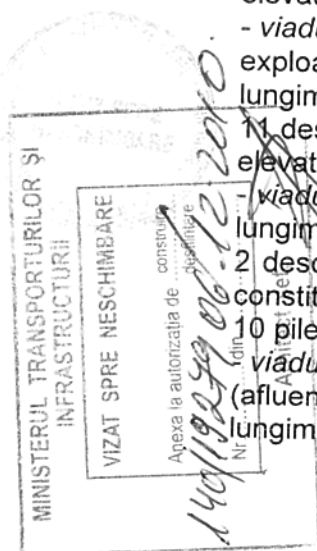
- lucrarea de traversare a r. Bahlui va asigura tranzitul debitului maxim in regim amenajat cu probabilitatea de depasire de 2%, inclusiv inaltimea de garda;
- se va asigura gabaritul minim impus pentru pasajul superior pe care se va face traversarea CF 606, respectiv 7,5 m;
- va fi asigurata panta longitudinala minima de 0,25% pentru facilitarea scurgerii apelor in lungul drumului;
- asigurarea scurgerii apelor din structura rutiera in zonele de ses, prin proiectarea liniei rosii intr-un rambleu de 1,0 - 1,5 m;

- **profil transversal tip** pe sectoarele km 0+000 – km 3+070 si km 4+150 – km 5+840 are latimea totala de 10 m, cu parte carosabila de 7,0 m, benzi de incadrare de 2x0,75 m, acostamente 2x0,75 m si 0,75 m spatiu pentru amplasare parapet; pe teritoriul localitatii Uricani (km 3+070 – km 4+150) sunt prevazute rigole carosabile si trotuare de 2x1,5 m, delimitate de parapet metalic si panouri fonoabsorbante transparente;

- **lucrari de colectare si evacuare a apelor:**

- santuri din pamant (stanga-dreapta) pe urmatoarele tronsoane: km 0+000 – km 0+250; km 0+870 – km 1+430; km 1+480 – km 3+110;
- santuri pereate pe zona rampelor pasajului peste CF 606 (pe ambele parti stg./dr. intre km 0+250 – km 0+370 si km 0+770 – km 0+870) si pe zonele unde

- panta terenului este mai mare de 3% (pe tronsoanele km 4+270 – km 4+800 dr.; km 5+050 – km 5+840 stg.; km 5+340 – km 5+840 dr.);
- rigola carosabila pe zona localitatii Uricani (km 3+110 – km 4+150 stg.; km 3+110 – km 4+270 dr.);
 - rigole de acostament si casii de descarcare pana la santul de la piciorul taluzului in cazul taluzurilor inalte de pe rampele pasajului;
 - podete – s-au prevazut podete cu lumina de 2,0 m, din elemente prefabricate tip C2 (1 buc.) si tip P2 (10 buc.), pentru asigurarea trecerii apelor pe sub sosea; de asemenea, pentru asigurarea continuitatii santurilor se prevad pe drumurile laterale intersectate podete tubulare Dn 1000 mm (8 buc.);
 - lucrari de poduri si pasaje:
 - pasaj superior km 0+580 peste CF 606 Iasi – Tg. Frumos, cu lungimea totala de 417,10 m, cu 17 deschideri de 24 m;
 - pod la km 1+460 peste r. Bahlui, cu lungimea totala de 50,20 m, cu 3 deschideri de (14,0 + 16,0 + 14,0)m, traversarea este oblica la circa 70° stanga fata de cursul de apa; s-au prevazut lucrari de aparare cu saltele de gabioane pe talveg (L=55 m) si maluri, pe 29 m lungime pe mal stang si 32 m pe mal drept; Cota talvegului amenajat este 39,27 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 2% ($Q_{2\%} = 200$ mc/s) este 45,20 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 46,35 mdMN.
 - lucrari hidrotehnice: pentru racordarea canalelor de desecare cu r. Bahlui din zona de amplasare a podului peste r. Bahlui se propune realizarea unor canale cu L=110 m pe mal stang si L= 31 m pe mal drept;
 - **sector km 5+840 (DJ 248 A) – km 13+905 (DJ 248)**
 - profil transversal cu latimea totala de 10 m, cu parte carosabila de 7,0 m, benzi de incadrare de 2x0,75 m, acostamente consolidate 2x0.75 m si 0,75 m spatiu pentru amplasare parapet;
 - lucrari de colectare si evacuare a apelor:
 - santuri pereate la baza taluzurilor de rambleu;
 - rigole pereate pe zonele cu debleu;
 - rigole de acostament si casii de descarcare pana la santul de la piciorul taluzului in cazul taluzurilor inalte ($h > 3$ m);
 - dispozitive de epurare a apelor colectate de santurile si rigolele amplasate in zonele de deversare in emisari;
 - podete – s-au prevazut podete din tabla ondulata galvanizata (7 buc.) cu lumina de 2,0 m; de asemenea, pentru asigurarea continuitatii santurilor se prevad pe drumurile laterale intersectate podete tubulare Dn 1000 mm (10 buc.);
 - lucrari de poduri:
 - viaduct km 6+951, traverseaza normal si in aliniament o vale naturala (afluent necodificat de stanga al Vaii Ursului) si un drum de exploatare, cu lungimea totala de 139 m, iar lungimea suprastructurii de 126 m, compusa din 6 deschideri de cate 21 m; infrastructurile sunt constituite din 2 culei masive cu elevatie din beton, fundatii indirecte pe piloti forati si 5 pile;
 - viaduct km 7+372, traverseaza normal si in aliniament o vale naturala (afluent necodificat de stanga al Vaii Ursului), cu lungimea totala de 119,5 m, iar lungimea suprastructurii de 110,46 m, compusa din 2 deschideri de cate 27,8 m si 2 deschideri de cate 27,5 m; infrastructurile sunt constituite din 2 culei inecate cu elevatie din b.a., fundate indirect pe piloti forati si 3 pile;
 - viaduct Valea Ursului km 8+103, traverseaza normal Valea Ursului si un drum de exploatare, fiind in curba cu raza de 800 m; lungimea totala de 367 m, iar lungimea suprastructurii de 357,96 m, compusa din 2 deschideri de cate 27,8 m si 11 deschideri de cate 27,5 m; infrastructurile sunt constituite din 2 culei inecate cu elevatie din b.a., fundate indirect pe piloti forati si 12 pile;
 - viaduct Valea Cornet km 9+443, traverseaza normal Valea Cornet si DC 28, are lungimea totala de 312 m, iar lungimea suprastructurii de 302,96 m, compusa din 2 deschideri de cate 27,8 m si 9 deschideri de cate 27,5 m; infrastructurile sunt constituite din 2 culei inecate cu elevatie din b.a., fundate indirect pe piloti forati si 10 pile;
 - viaduct km 10+169,75, traverseaza normal si in aliniament o vale naturala (afluent necodificat de dreapta al Vaii Cornet), cu lungimea totala de 82,96 m, iar lungimea suprastructurii de 91,70 m, compusa din 2 deschideri de cate 27,8 m si



o deschidere de 27,5 m; infrastructurile sunt constituite din 2 culei inecate cu elevatie din b.a, fundatii indirecte pe piloti forati si 2 pile;

- *parcare km 11+600*, va include spatii de parcare amplasate pe ambele parti ale soselei, fiind prevazute cate o toaleta publica de tip ecologic, spatii de protectie, cabina telefonica, iar pe partea stanga se va executa un foraj prevazut cu instalatie de hidrofor, zona de protectie imprejmuita, astfel incat sa se poata asigura alimentarea cu apa a consumatorilor; apele uzate vor fi tratate intr-o microstatie de epurare, iar evacuarea lor dupa incadrarea efluentului in NTPA 001/2005, se va face in santul marginal de la drum; apele pluviale de pe cele doua sectoare de parcare vor fi colectate prin rigole si trimise prin conducte PVC Dn 300-400 mm catre separatoarele de hidrocarburi cu desnisipator, dupa care se vor descarca in santurile marginale de la drum;
- *lucrari hidrotehnice*: s-a prevazut protectia podurilor si viaductelor cu saltele de gabioane;

De la intersectia cu DJ 248 (km 13+905), in localitatea Lunca Cetatuii, traseul se inscrie pe DJ 248 Iasi – Scinteia – Vaslui pana la intersectia cu Bd Poitiers (km 19+690).

- sector km 19+690 – km 21+780 (Bd Poitiers)

- *bulevardul existent* are partea carosabila de 14 m latime, cu 4 benzi de circulatie, trotuare pe ambele parti, delimitate de partea carosabila prin spatii verzi; Bulevardul Poitiers se va largi la 6 benzi de circulatie;

- pasaj pe DN 24 peste varianta de ocolire a mun. Iasi la km 21+800 (Str. Trei Fântâni si Bd Poitiers) ce va avea 7 deschideri de 24 m fiecare, lungimea totala a suprastructurii fiind de 172 m.

- sector km 21+850 – km 26+460 (Str. Trei Fântâni)

- *proiectul prevede pastrarea traseului existent*, cu o corectie a acestuia la km 22+760, in punctul de traversare a r. Vamasoaia, pentru care s-a proiectat un pod nou;
- *lucrari de colectare si evacuare a apelor*:
 - *santuri din pamant*;
 - *rigola carosabila*, pentru evacuarea apelor pluviale de pe carosabil;
- *podete* - la km 25+021,3 exista un podet in stare buna, la care s-au propus lucrari de amenajare a albiei amonte/aval si suprainaltarea coronamentelor digurilor;
- *pe tronsonul de legatura cu DN 28 km 296+060 – km 26+460* s-au prevazut doua podete din tabla ondulata galvanizata cu lumina de 2,0 m;
- *lucrari hidrotehnice*: pentru punerea in siguranta a podurilor si drumului de pe acest sector s-au proiectat aparari de maluri amonte si aval de poduri si in lungul drumului; pe acest traseu, albia raului Vamasoaia s-a prevazut a fi consolidata cu ziduri de sprijin si radier din beton si protectii din piatra bruta pe lungimea de 275 m, precum si cu pereu din beton pe o lungime totala de 1875 m.
- *lucrari de poduri*:

- pod peste r. Vamasoaia la km 22+762:

- *dimensionarea* s-a facut pentru debitului maxim cu probabilitatea de depasire de 2% (conform studiului hidrologic $Q_{\max 2\%} = 63,20$ mc/s); Cota talvegului amenajat este 40,21 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 2% este 42,00 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 43,21 mdMN.

- *lungimea totala a podului* va fi de 30,10 m, alcatuita dintr-o singura deschidere, de 24 m latime;
- *infrastructura* este compusa din doua culei masive din beton si beton armat, fundate pe cate 4 piloti forati cu diametrul de 1200 mm si 20 m lungime;
- *suprastructura* consta dintr-o retea de 8 grinzi prefabricate, de 24,0 m lungime si 0,93 m inaltime;
- *calea podului* va avea latimea de 7,8 m, cu doua trotuare de cate 1,5 m fiecare;

- poduri la km 23+226 – km 23+509:

- *podurile existente* asigura accesul catre Remiza CFR Socola si in situatia actuala nu asigura tranzitul debitelor maxime cu probabilitatea de depasire de 5% (conform studiului hidrologic $Q_{\max 5\%} = 43,50$ mc/s); din aceste considerente s-a popus realizarea a doua podete noi;
- *lungimea totala a podului* va fi de 13,30 m, alcatuita dintr-o singura deschidere de 12 m latime;



- infrastructura este compusa din culei masive din beton si beton armat, fundate pe cate 3 piloti forati cu diametrul de 1200 mm si 15 m lungime;
- suprastructura consta dintr-o retea de 12 grinzi prefabricate, care sustin o cale a podului cu latimea de 7,8 m, cu doua trotuare de cate 1,5 m fiecare;
- pentru podul km 23+226 cota talvegului amenajat este 38,24 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 5% este 39,78 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 40,83 mdMN.
- pentru podul km 23+509 cota talvegului amenajat este 37,43 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 5% este 39,45 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 40,00 mdMN.
- pod peste pr. Vladiceni la km 25+397:
 - podul existent nu asigura tranzitul debitelor maxime cu probabilitatea de depasire de 2% (conform studiului hidrologic $Q_{\max 2\%} = 23,70 \text{ mc/s}$); din aceste considerente s-a popus realizarea unui pod nou;
 - lungimea totala a podului va fi de 13,30 m, alcatuita dintr-o singura deschidere de 12 m latime;
 - infrastructura este compusa din culei masive din beton si beton armat, fundate pe cate 3 piloti forati cu diametrul de 1200 mm si 12 m lungime;
 - suprastructura consta dintr-o retea de 18 grinzi prefabricate, cu $L = 12,0 \text{ m}$ si $h = 0,52 \text{ m}$, care sustin o cale a podului cu latimea de 7,8 m, cu doua trotuare de cate 1,5 m fiecare;
 - cota talvegului amenajat este 38,03 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 2% este 39,12 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 40,49 mdMN.
- pod peste r. Vamasoaia la km 25+994:
 - podul existent nu asigura tranzitul debitelor maxime cu probabilitatea de depasire de 2% (conform studiului hidrologic $Q_{\max 2\%} = 70,00 \text{ mc/s}$); din aceste considerente s-a popus realizarea unui pod nou;
 - lungimea totala a podului va fi de 26,90 m, alcatuita dintr-o singura deschidere de 14,8 m latime;
 - infrastructura este compusa din culei masive din beton si beton armat, fundate pe cate 4 piloti forati cu diametrul de 1200 mm si 15 m lungime;
 - suprastructura consta dintr-o retea de 10 grinzi prefabricate, cu $L = 14,80 \text{ m}$ si $h = 0,72 \text{ m}$, care sustin o cale a podului cu latimea de 7,8 m, cu doua trotuare de cate 1,5 m fiecare;
 - cota talvegului amenajat este 34,81 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 2% este 36,63 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 37,45 mdMN.
- **pasaj pe DN 28 peste CF 600 Iasi-Ungheni si varianta de ocolire a mun. Iasi la km 26+070**, ce se va realiza oblic la 70° la stanga si va avea 12 deschideri ($2 \times 24,6 \text{ m} + 9 \times 24,95 \text{ m} + 31,9 \text{ m}$), lungimea totala a suprastructurii fiind de 305,65 m.

➤ **Varianta de trafic usor:**

- **sector km 0+000 – km 4+950:**

- profil transversal tip, cu latimea totala de 10 m, cu parte carosabila de 7,0 m, benzi de incadrare de $2 \times 0,75 \text{ m}$, acostamente $2 \times 0,75 \text{ m}$ si $0,75 \text{ m}$ spatiu pentru amplasare parapet;
- lucrari de colectare si evacuare a apelor constau in principal din santuri pereate (8,22 km) si santuri din pamant;
- podete – s-au prevazut podete cu lumina de 2,0 m din elemente prefabricate (9 buc.); iar pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectie cu varianta de ocolire a mun. Iasi cu drumurile laterale s-au prevazut podete tubulare Dn 1000 mm;

- **sector km 4+950 – km 8+175**

- sectorul analizat se desfasoara pe amplasamentul strazii Cicoarei pana la km 6+500 (intersectia cu Calea Galatii), dupa care urmareste str. Arhitect Berindei pana la intersectia cu str. Nicolina;

- **penetratie (km 4+755) cartier Dacia:**



- acest sector se desprinde din varianta trafic usor la km 4+755, se indreapta catre r. Bahlui, pe care il traverseaza pe un pod propus, si se termina dupa digul de aparare – la intersectia cu str. Stramosilor, penetratia avand o lungime totala de 0,61 km;
- *profil transversal tip*, cu latimea totala de 10 m, cu parte carosabila de 7,0 m, benzi de incadrare de 2x0,75 m, acostamente 2x0.75 m si 0,75 m spatiu pentru amplasare parapet;
- lucrari de colectare si evacuare a apelor constau in principal din santuri pereate si santuri din pamant;
- *lucrari de poduri*:
 - *pod peste r. Bahlui la km 0+568*:
 - dimensionarea s-a facut pentru debitului maxim cu probabilitatea de depasire de 2%; Cota talvegului amenajat este 37,58 mdMN, nivelul apei corespunzator debitului maxim de calcul cu probabilitatea de depasire 2% ($Q_{2\%} = 200 \text{ mc/s}$) este 42,29 mdMN si cota intradosului grinzilor podului este 43,32 mdMN.
 - lungimea totala a podului va fi de 50,20 m, alcatuita din trei deschideri de 14,0 x 16,0 x 14,0 m latime;
 - infrastructura este compusa din doua culei si 2 pile si doua pile; culeile constau dintr-o rigla de b.a. executata peste 4 piloti forati cu diametrul de 1200 mm si 15 m lungime;
 - pentru scurgerea apelor de pe pod se vor prevedea guri de scurgere, iar la capetele podului vor fi prevazute casiuri si scari.
- *lucrari hidrotehnice*: pentru apararea malurilor in zona podului peste r. Bahlui se propune consolidare cu pereu din piatra bruta (L=50 m) si racordari cu terenul natural in amonte si aval tot cu piatra bruta (L=20 m).

* * *

Avizul de gospodarire a apelor se emite cu urmatoarele conditii:

- ministatia de epurare si separatoarele de hidrocarburi prevazute pentru amenajarea zonei de parcare de la km 11+600 pe traseul variantei de ocolire a mun. Iasi-varianta trafic greu, vor trebui sa agrementate tehnic in Roamnia, iar indicatorii de calitate ce trebuie obtinuti la evacuarea din aceste instalatii de epurare sa se inscrie in limitele prevazute de HG. 188/2002, modificata si completata cu HG 352/2005 – NTPA 001;
- beneficiarul are obligatia sa solicite S.G.A. Iasi sa urmareasca lucrarile de executie a forajului pentru alimentarea cu apa in vederea potabilizarii, pe tot parcursul realizarii lui. La finalizarea lucrarilor, beneficiarul va solicita executantului forajului intocmirea **fisei de inventariere** a forajului, conform machetei din Ordinul nr. 661/2006, anexa 1a), pe care o va inainta intr-un exemplar la S.G.A. Iasi;
- *inainte de inceperea lucrarilor de executie in albiile cursurilor de apa traversate se va intocmi si transmite la S.G.A. Iasi graficul de desfasurare a lucrarilor pe faze de executie, cu termene intermediare si finale, cu prevederea mijloacelor si masurilor de interventie operativa in caz de necesitate (accidente, fenomene hidrometeorologice periculoase);*
- se vor respecta prevederile Legii Apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, Anexa 2, privitoare la regimul restrictional de folosire a zonelor de protectie, astfel: latimea zonei de protectie in lungul cursurilor de apa care au latimea albiei de maxim 10 m va fi de 5 m pentru sectiuni de curgere in regim natural si 2 m pentru sectiuni regularizate (masurata de la limita albiei minore), iar pentru cursuri de apa cu latimea cuprinsa intre 10-50 m, zona de protectie pentru sectiunile regularizate va fi de 3 m latime, masurata tot de la limita albiei minore;
- beneficiarul avizului are obligatia ca pe toata perioada de executie a lucrarilor sa asigure scurgerea normala a apelor in albiile cursurilor de apa traversate si sa realizeze lucrarile necesare pentru aducerea profilurilor albiilor in zonele de traversare la forma si dimensiunile proiectate;
- pe toata durata executiei precum si dupa punerea in functiune este strict interzis a se efectua deversari/descarcari de ape uzate, deseuri lichide sau solide, carburanti sau lubrifianti in ape de suprafata sau subterane.
- dupa terminarea lucrarilor se vor degaja zonele de lucru de resturile de materiale rezultate din lucrarile de excavare sau executie.

* * *

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

VIZAT SPRE NESCHIMBARE

Anexa la autorizația de construire
destinată

Nr. 140/19279 din 06.12.2010

Arhitect șef,

Beneficiarul va informa publicul privind intentia sa referitor la investitia propusa conform prevederilor Ordinului M.M.G.A. nr. 1044/2005, pentru aprobarea *Procedurii privind consultarea utilizatorilor de apa, riveranilor si publicului la luarea deciziilor in domeniul gospodarii apelor*.

* * *

Prezentul act de reglementare nu se refera la stabilitatea lucrarilor proiectate, responsabilitatea din acest punct de vedere revenindu-i proiectantului lucrarilor.

* * *

Posesorul avizului de gospodarire a apelor are obligatia sa anunte in scris Administratia Bazinala de Apa Prut-Bârlad – S.G.A. Iasi, data de incepere a executiei lucrarilor, cu zece zile inainte de aceasta.

* * *

Avizul de gospodarire a apelor isi mentine valabilitatea pe toata durata de realizare a lucrarilor, daca executia acestora a inceput la cel mult 24 de luni de la data emiterii actului de reglementare si daca au fost respectate prevederile inscise in acesta; in caz contrar avizul isi pierde valabilitatea.

* * *

Exploatarea obiectivului de investitii se va putea face numai dupa obtinerea autorizatiei de gospodarire a apelor, la solicitarea beneficiarului, in conformitate cu prevederile Ordinului M.M.G.A. nr. 662/2006, privind procedura si competentele de emitere a avizelor si autorizatiilor de gospodarire a apelor.

* * *

Un exemplar din documentatia tehnica, vizata spre neschimbare de catre autoritatea de gospodarire a apelor, s-a transmis solicitantului, impreuna cu un exemplar din aviz.

D i r e c t o r ,

Dr. ing. Dorina Nicolina ISOPESCU



Sef Birou Avize - Autorizatii de Gospodarire a Apelor,

ing. Vasile SFIDENEAC

Intocmit,

ing. Lacramioara HRANICI

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
VIZAT SPRE NESCHIMBARE
Anexa la autorizația de ... construcție destinație
Nr. 140/19279 din 06.12.2010
Arhitect șef, [Signature]