

DPH 1602 / 16.09.2008.



**INVESTITOR:
MINISTERUL TRANSPORTURILOR**



**ACHIZITOR / CLIENT:
COMPANIA NATIONALA DE AUTOSTRAZI
SI DRUMURI NATIONALE DIN ROMANIA**

**SERVICII DE PROIECTARE SI ASISTENTA TEHNICA
PENTRU SECTIUNEA 1A
CRISTIAN – FAGARAS A AUTOSTRAZII
TRANSILVANIA, BRASOV – CLUJ – BORS**

STUDIU DE FEZABILITATE REVIZUIT



CONTRACT Nr. 21 593 / 25.10.2007

AVIZE SI ACORDURI

POYRY Infra GmbH



S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.R.L.



- 2008 -

AUTOSTRADA BRASOV – CLUJ – BORS
SECTOR 1A – CRISTIAN – FAGARAS
ACTUALIZARE STUDIU DE FEZABILITATE

AVIZE SI ACORDURI

OPIS

1. Certificat de Urbanism nr. 157/11.04.2008
2. Electrica SA – Brasov
3. Transelectrica
4. C.J. Brasov – DADP
5. Romtelecom
6. CNADNR – DRDP Brasov
7. Transgaz
8. Distrigaz Sud
9. Prevenirea si stingerea incendiilor – Nu este necesar
10. Apararea Civila – Nu este necesar
11. Protectia Mediului
12. Sanatatea Populatiei
13. Dovada titlului asupra imobilului – Faza ulterioara ASF
14. Directia Silvica Brasov
15. Gospodarirea Apelor
16. OCPI Brasov
17. CNCFR
18. MapN – Statul Major General
19. SNIF
20. Aviz Comun Ministerul Agriculturii
Padurilor si Dezvoltarii Rurale si Ministerul Administratiei si Internelor
21. Hotarare de Guvern pentru scoaterea terenurilor din circuitul agricol – Faza
ulterioara se realizeaza de catre CNADNR
22. Primaria Municipiului Codlea
23. Comuna Dumbravita
24. Comuna Sinca
25. Comuna Sercaia
26. Comuna Mandra
27. Orange
28. Vodafone
29. Proprietari terenuri – In documentatia, de achizitii terenuri CNADNR

INVESTITOR:
MINISTERUL
TRANSPORTURILOR



BENEFICIAR:
C.N.A.D.N.R.

SECTIUNEA 1A
(CRISTIAN-FAGARAS) A AUTOSTRAZII
TRANSILVANIA, BRASOV-CLUJ-BORS
CONTRACT Nr. 21593/25.10.2007
„ACTUALIZARE STUDIU DE
FEZABILITATE”


PROIECTANT GENERAL:
 PÖYRY
 CONSILIER
CONSTRUCT

1. LISTA DE SEMNATURI

DIRECTOR PROIECT:	Ing. Heinz BAUER
MANAGER PROIECT:	Ing. Dietrich RUDOLPH
TEAM LEADER (proiectare drum):	Ing. Karl HERRMANN
TEAM LEADER (proiectare structuri):	Ing. Karl HEINZ KAUFELD.....
EXPERT IN ANALIZE ECONOMICE:	Ing. Olaf MEYER-RUHLE
DIRECTOR PROIECTARE:	Ing. Tiberiu GOMBOS
DIRECTOR PRODUCTIE:	Ing. Alexandru CERNAT.....
SEF PROIECT COMPLEX:	Ing. Victor URDEA
SEF COLECTIV DRUMURI :	Ing. Emil GEORGESCU.....
COLECTIV DRUMURI 2:	Ing. Sorin DANAILA
	Ing. Violeta SANDU.....
	Ing. Radu POPA.....
	Ing. Ionut DOBRE
SEF COLECTIV LUCRARI DE ARTA:	Ing. Traian BABEANU
COLECTIV LUCRARI DE ARTA:	Ing. Mugurel IRIMESCU
	Ing. Octavian LUPU
	Ing. Andrei NEGREI
	Ing. Dorin DOBRE
	Ing. Costel IANCU
	Ing. Ion COCIORVA
	Tehn. Elena BOTH
EXPERT DE MEDIU:	Ing. Cristina MARUNTU.....
DEVIZE:	Ing. Victor DRAGOMIR.....
	Tehn. Alexandru POPA
	Tehn. Maria MOCOFAN
SEF COLECTIV GEOTEHNIC:	Ing. Laura TOMA
COLECTIV GEOTEHNIC:	Ing. Vaia EMANUEL
	Ing. Vladimir POP

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA
CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC
Nr. 3064/22.04.2008

PREȘEDINTE C.T.E.
DIRECTOR GENERAL
ing. Dorin DEBUCEAN



DOCUMENT DE AVIZARE

Denumirea lucrării: Servicii de consultanță pentru proiectarea și supervizarea construcției Varianta de ocolire Brașov

Faza de proiectare: S.F.

Proiectant: Parsons Brinckerhoff & Search Corporation S.R.L.

Beneficiar: CNADNR

DATE GENERALE

NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Situația existentă

Municipiul Brașov este unul dintre cele mai importante orașe turistice ale României și se află situat la intersecția a numeroase căi de comunicație rutiere și feroviare și anume: DN1 (E60), DN11 (E574), DN13 (E60), DJ103A, DJ103, DJ103C, CF316 Brașov - Miercurea Ciuc, CF 300 Brașov - Teiuș și CF200 Brașov - Podu Olt.

Atât caracterul turistic al acestui oraș cât și dezvoltarea lui industrială și economică a atras în această zonă un important trafic de vehicule. În lipsa unei centuri ocolitoare vehiculele care tranzitează acest oraș sunt deviate prin centrul orașului sufocând și mai mult rețeaua de străzi a orașului deja aglomerată de traficul local, punând astfel în pericol păstrarea în bune condiții a clădirilor din centrul istoric.

Încadrarea obiectivului în politicile de investiții generale, sectoriale sau regionale

Varianta de ocolire Brașov face parte dintr-un program mai amplu de realizare a centurilor orașelor aglomerate iar în plan local va continua traseul centurii industriale Timișul Sec executată de Primăria Brașov.

2.3. Impactul Proiectului asupra situației existente; prognoze pe termen mediu și lung

Execuția variantei de ocolire Brașov asigură tranzitarea facilă a orașului și face legătura cu arterele principale (DN11, DN13 și DN1). Devierea traficului pe această variantă de ocolire va reduce noxele produse de autovehicule și va reda orașului Brașov aerul turistic.

Pe termen mediu și lung, efectele obținute sunt benefice și se materializează prin:

- reducerea duratei de transport;
- creșterea confortului și siguranței în trafic;
- economii de combustibil.

SOLUȚII TEHNICE

Elemente fundamentale ale temei de proiectare

Prin tema de proiectare care a fost parte din caietul de sarcini pentru licitația proiectării s-a solicitat realizarea variantei de ocolire a municipiului Brașov în faza Studiu de Fezabilitate, Proiect Tehnic și Detalii de Executie care să devieze traficul greu de tranzit care strabate în prezent centrul orașului, îmbunătățind traficul autovehiculelor mici și al transportului în comun în această zonă.

Caracteristicile generale ale proiectului (traseu, profil transversal tip, amenajarea intersecțiilor denivelate fără acces și a nodurilor rutiere) au fost stabilite de către Client și transmise Consultantului prin Adicional nr. 1 din 07.11.2007 planșa nr. 7097-S0-DRU-000-PS-001-D, Revizia 4 și adresa nr. 93/19399 din 25.09.2007.

În cadrul proiectului au fost respectate cerințele caietului de sarcini respectiv viteza de proiectare precum și prevederile diverselor Norme, Normative și Standarde în vigoare în România.

3.2. Principii de alegere a traseului

Principalele deziderate care au stat la baza proiectării traseului au avut în vedere următoarele:

- asigurarea legăturilor variantei de ocolire cu principalele zone generatoare de trafic și continuizarea circulației pe traseele unor drumuri județene întrerupte de traseul variantei de ocolire;
- diminuarea impactului negativ asupra mediului;
- evitarea pe cât posibil a demolării construcțiilor existente;
- evitarea zonelor cu destinație specială;
- elemente geometrice ale traseului în plan și profil longitudinal sunt astfel alese încât să rezulte un traseu omogen pe lungimi cât mai mari;
- la proiectarea liniei roșii s-a avut în vedere adoptarea unor declivități minime care să asigure scurgerea apelor în lungul drumului expres.

Traseul în plan

La proiectarea traseului în plan s-a urmărit respectarea STAS 863-85.

Viteza de proiectare a drumului este de 80 km/h conform caietului de sarcini.

Traseul proiectat (conf. adresei nr. 93/19399 din 25.09.2007) a fost impus de CNADNR prin actul adițional nr. 1 (planșa 7097-S0-DRU-000-PS-001-D, Revizia 4). Astfel, traseul se desprinde din intersecția străzilor Timișu Sec, Zizin, DJ 103A și centura industrială suprapunându-se pe aceasta din urmă pe o lungime de aproximativ 125.00 m. Pentru asigurarea tuturor relațiilor de circulație în zona de început s-a amenajat o intersecție giratorie. Desprinderea variantei de ocolire se realizează din centura industrială prin intermediul unei intersecții în forma de T iar traversarea pârâului Timișu Sec (km 0+165) se face cu un pod perpendicular pe acesta având o lungime de 21.00 m. După traversarea pârâului Timișu Sec varianta de ocolire întâlnește un front de construcții fiind necesară demolarea acestora.

În continuare traseul se îndreaptă spre Nord - Est pe o direcție paralelă cu liniile de înaltă tensiune situate în partea dreaptă a acestuia iar la km 2+005 traversează pârâul Dârbav cu un pod cu o lungime de 42.00 m. Prin intermediul unei curbe la stânga (direcția Nord) cu raza $R=1050.00$ m, axul variantei traversează zona triajului Brașov în dreptul cocoșei de triere la km 3+600 cu un pasaj superior de 501.00 m lungime.

În continuare traseul întâlnește la km 5+065 CF316 Brașov - Miercurea Ciuc și DN 11 pe care le traversează cu un pasaj superior cu o lungime de 217.50 m. La intersecția cu DN 11 a fost prevăzută amenajarea unui nod rutier iar accesul la și din varianta de ocolire se va realiza prin bucle și bretele de acces.

Traseul continuă spre direcția Vest traversând din nou pârâul Dârbav la km 6+365 cu un pod având o lungime de 42.00 m.

La km 8+560 varianta de ocolire este traversată denivelat de DJ103 printr-un pasaj iar la km 9+360 traversează pârâul Timiș cu un pod de 21.00 m lungime. Pe această porțiune traseul urmează o curbă la dreapta cu raza $R=500.00$ m și apoi o curbă la stânga cu raza $R=1110.00$ m.

În continuare varianta traversează denivelat CF 300 Brașov - Teius în dreptul km 10+615 cu un pasaj având lungimea de 63.00 m și DN13 la km 11+490 cu un pasaj având o lungime de 108.00 m. La intersecția cu DN 13 a fost prevăzută amenajarea unui nod rutier iar accesul la și din varianta de ocolire se va realiza prin bretele de acces.

Sectorul cuprins între DN11 și DN13 prezentat mai sus se înscrie în culoarul rezervat de municipalitatea Brașov de la care a fost preluat axul pe acest tronson.

În continuare varianta de ocolire se înscrie pe un alt culoar rezervat de Primăria municipiului Brașov pentru varianta de ocolire. Astfel, după o curbă la stânga cu raza $R=550.00$ m varianta traversează un canal la km 12+695 cu un pod de 36.00 m lungime. Strada Plugarilor care face legătura între cartierul Stupini și centrul municipiului Brașov este traversată denivelat de variantă cu un pasaj de 42.00 m lungime. Peste valea Cheu de la km 13+065 a fost proiectat un pod de 18.00 m lungime.

La km 14-295 varianta de ocolire este traversată denivelat de DJ 103C cu un pasaj de 108.00 m lungime. La intersecția cu DJ 103C a fost prevăzută amenajarea unui nod rutier iar accesul la și din varianta de ocolire se va realiza prin bucle și bretele de acces.

La km 15+455 pe drumul de acces la Institutul de Cercetări Agricole a fost prevăzut un pasaj peste varianta de ocolire.

Traseul se continuă cu o curbă spre dreapta de rază $R=750.00$ m, traversează pârâul Ghimbășel la km 17+665 cu un pod de 54.00 m lungime pe la sud de un teren cu destinație specială existent la stânga pârâului Ghimbășel.

În continuare la km 18+510 varianta de ocolire este traversată denivelat de DJ103C printr-un pasaj iar la km 20+490 traversează pârâul Bârșa cu un pod de 78.00 m lungime.

La km 21+655 varianta de ocolire intersectează denivelat Autostrada Transilvania cu un pasaj de 70.00 m lungime.

În continuare traseul variantei de ocolire are o curbă de rază $R=410.00$ m și intersectează denivelat CF200 și DN1 la km 22+425 cu un pasaj de 200.00 m lungime apoi debușează în DN1 prin intermediul unei bucle la baza căreia s-a prevăzut o intersecție în "T" la km 23-160 de sfârșit al variantei.

La proiectarea traseului s-a căutat ca traversările diverselor obstacole întâlnite să se facă pe cât posibil perpendicular pentru micșorarea lungimii lucrărilor de artă.

Profilul longitudinal

În profilul longitudinal pentru asigurarea elementelor geometrice necesare pentru o viteză de proiectare de 80 km/h au fost respectate prevederile STAS 863 - 1985 în ceea ce privește pantele adoptate, razele de racordare în plan vertical și pasul de proiectare.

Ținând cont de faptul că varianta de ocolire Brașov nu străbate un teritoriu variat din punct de vedere al reliefului, intersectând diverse tipuri de căi de comunicație, cursuri de apă cât și canale, profilul longitudinal a fost proiectat după un set complex de criterii:

- Drumul să fie într-un rambleu cu înălțimea de cca. 2,00 m (incluzând și structura rutieră) pentru a se asigura un drenaj corespunzător structurii rutiere;
- Traversarea cursurilor de apă s-a făcut la cote impuse de necesitatea asigurării debușeului pentru debitele cu asigurarea de 2% și 5% indicate de INHGA;
- La traversarea denivelată a unor căi de comunicații (drumuri, căi ferate) să se asigure gabaritele pe înălțime conform prevederilor din normativele în vigoare.

Astfel:

- Pentru intersecțiile cu drumurile s-a adoptat înălțimea liberă de 5,00 m
- Declivitatea maximă admisă a pasajelor superioare de 4 %;
- Razele de racordare minime la racordările în plan vertical;
- Asigurarea unei pante longitudinale de min. 0,30%.

Pentru îmbunătățirea gradului de confort al utilizatorilor drumului pe tot traseul s-a urmărit folosirea unor elemente de racordare verticală cu valori cât mai mari:

Profilul transversal tip

Stabilirea secțiunii transversale tip pentru varianta de ocolire s-a făcut având în vedere necesitatea satisfacerii unor debite de viteze de circulație ridicate în condiții de siguranță și confort.

Având în vedere cele mai sus menționate au fost reținute următoarele elemente geometrice ce definesc platforma profilului transversal tip:

- Parte carosabilă $2 \times 7,00$ m
- Separator fluxuri de circulație 1.50 m

- Acostamente 2 x 1,50 m
- Platformă 18,50 m

Structură rutieră

Structura rutieră s-a dimensionat la osia de 11,5 tone, traficul de calcul fiind prognozat pentru o perioadă de 15 ani.

La dimensionare s-a ținut cont de normele tehnice românești.

Structura rutieră adoptată pentru varianta de ocolire (această structură rutiera a fost propusă și în Inception Report predată beneficiarului la data de 13.08.2007 cu nr. 92/28278) este următoarea:

- 4 cm beton asfaltic MASF 16m (mixtură asfaltică stabilizată cu fibre celulozice și bitum modificat cu polimeri)
- 6 cm beton asfaltic deschis cu criblură BAD 25
- 6 cm anrobat bituminos AB 2
- 28 cm balast stabilizat
- 35 cm balast
- 20 cm strat de formă din balast

Terasamente

Varianta de ocolire Brasov traversează un relief de câmpie cu văi relativ largi.

Volumele de terasamente necesare pentru execuția lucrărilor la varianta de ocolire și a drumurilor de legătură cu rețeaua de transport existentă au fost stabilite prin analiza modelului digital de teren cu programul Mx, pe baza ridicărilor topografice.

Lucrări de colectarea și evacuarea apelor

Scurgerea apelor a fost rezolvată în funcție de condițiile pe care le oferă terenul natural, elementele geometrice în profil longitudinal și ținând cont de măsurile care trebuiesc luate pentru asigurarea unei preepurări a apei înainte deversării în emisari sau pe terenul înconjurător.

Lucrările de scurgere a apelor constau în principal din următoarele:

- Șanțuri pereate;
- Rigole de acostament și casieri de descărcare până la șanțul de la piciorul taluzului, în cazul rambleelor înalte ($H > 3,00$ m), pentru a împiedica scurgerea directă a apelor pluviale pe taluz.

Evacuarea apelor pluviale din șanțurile sau rigolele drumului, s-a prevăzut a se face în emisarii existenți (văi, pârauri, râuri, etc.), canale, etc.

Tipurile de lucrări prevăzute înainte de descărcare pentru epurarea apelor pluviale care spală poluanții depuși pe platforma variantei de ocolire sunt:

- Bazine de sedimentare
- Separatoare de grăsimi

În cazul în care nu există emisari, apele pluviale urmează a se descărca în mediu prin intermediul unor bazine de dispersie. În vederea drenării și evacuării apelor din structura rutiera, s-a prevăzut prelungirea stratului de balast până la marginea platformei pentru a permite apelor infiltrate în fundație descărcarea pe taluze sau în dispozitive de scurgere din lungul variantei de ocolire.

Pentru trecerea apelor pe sub drum s-au prevăzut podețe cu lumina de 2.00 m. Acestea au prevăzute amenajări amonte și aval.

Lucrări de consolidări versanți, terasamente

S-au prevăzut următoarele categorii de lucrări:

- Ziduri de sprijin de rambleu din beton armat;
- Strat din material granular protejat cu geotextil;
- Protecția taluzurilor cu georețele spațiale.

Noduri rutiere

Legătura între varianta de ocolire și rețeaua rutieră a regiunii traversate este prevăzută a se realiza printr-un sistem de noduri rutiere.

Proiectarea acestui sistem s-a realizat în funcție de:

- Principalele localități ce trebuie servite;
- Caracteristicile rețelei rutiere regionale;
- Condițiile de circulație ce trebuie asigurate pe varianta de ocolire.

Au fost prevăzute amenajări ale legăturii variantei de ocolire cu rețeaua rutieră existentă conform celor prezentate în tabelul de mai jos:

Nr. Crt.	Poziția kilometrică	Drum intersectat	Denumire Nod
1	Km 5+065	DN 11	Brasov N-E
2	Km 11+490	DN 13	Brasov N
3	Km 14+295	DJ 103C	Brasov N-V Aeroport Ghimbav

Restabiliri legături rutiere

Traseul variantei de ocolire intersectează o serie de drumuri de diverse categorii (agricole, exploatare, vicinale, comunale și județene) întrerupând continuitatea acestora.

Funcție de importanța lor, s-au prevăzut intersecții denivelate fără acces la varianta de ocolire sau devierea lor în lungul variantei de ocolire și gruparea în vederea realizării unei treceri comune peste varianta de ocolire sau pe sub varianta de ocolire prin deschiderea unor poduri proiectate.

Au fost prevăzute 3 (trei) intersecții denivelate fără acces la varianta de ocolire.

Lucrări de poduri și pasaje

Lucrarile de arta aferente variantei de ocolire Brasov sunt:

- e) Poduri peste cursuri de apă;
- f) Pasaje pe varianta de ocolire peste alte cai rutiere și peste CF;
- g) Pasaje pe DJ peste varianta de ocolire

Mutări și protejări de instalații

Categoriile de instalații pentru care sunt necesare lucrări de mutări/protejări sunt:

- Electrice de înaltă tensiune 400 kv
- Electrice de joasă și medie tensiune 0,4 kv, 20 kv și 110 kv
- Telecomunicații
- Gaze – magistrale și distribuție
- Apă
- Canalizare
- Petrol

Lucrări hidrotehnice

S-au prevăzut următoarele categorii de lucrări:

- Protecție taluz cu peruu din dale de beton
- Recalibrări și devieri ale albiciei

ANALIZA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI

Lucrări pentru protecția calitatii apelor

Se estimează ca încărcările cu poluanți în apele colectate de pe platforma variantei de ocolire vor fi mai mari decât concentrațiile maxim admisibile conform Normativelor în vigoare.

Astfel, pentru reducerea concentrațiilor de poluanți, au fost proiectate următoarele tipuri de lucrări:

- Bazine de sedimentare,
- Separatoare de grasimi.

în cazul în care apele meteorice colectate de pe platforma variantei de ocolire sunt evacuate în emisarii naturali (cursuri de apă, vai).

Rolul bazinelor de sedimentare este de a asigura o decantare grosieră a particulelor în timp ce separatoarele de grasimi au rolul de a separa prin flotatie grasimile (substanțele mai ușoare decât apa), sedimentând în același timp și o parte din suspensiile coloidale.

În cazul în care apele meteorice vor fi descarcate pe terenul înconjurător, epurarea se va realiza în bazine de sedimentare urmate de separatoare de grasimi iar apoi de bazine de dispersie. Rolul acestora este de a proteja terenurile înconjurătoare împotriva eroziunii.

Lucrări pentru protecția faunei

Pentru protecția faunei, proiectul a prevăzut împrejmuirea variantei de ocolire cu plasa de sarma rolul acestora fiind de a nu permite trecerea animalelor de pe o parte pe cealaltă a drumului. Astfel, vor fi evitate coliziunile animalelor cu vehiculele care vor rula pe varianta de ocolire.

Înălțimea împrejmuirii a fost aleasă în așa fel încât animalele să nu o poată depăși. Funcție de animalele specifice zonelor traversate au fost alese garduri cu înălțimi de $H = 1,50$ m.

Pe traseul variantei de ocolire nu au fost identificate trasee de migrare a animalelor, acestea putând a utiliza ca zone de trecere, zonele podurilor, pasajelor precum și a viaductelor proiectate.

Lucrări pentru protecția așezărilor umane

Evaluările de zgomot efectuate pe baza valorilor de trafic din anul 2030 au evidențiat că în perioada de operare a variantei de ocolire, va fi depășită valoarea de 50 dB(A) reglementată la fațada clădirilor prin STAS 10009/88.

Pentru încadrarea nivelului de zgomot în limita admisibilă, au fost prevăzute în proiect panouri de protecție împotriva zgomotului. Înălțimea acestora este $H = 2,50 - 3,00$ m funcție de distanța față de zonele locuite.

DESPRINDEREA VARIANTEI DE OCOLIRE BRASOV DIN INTERSECȚIA STRADA ZIZIN, STRADA TIMISU SEC SI DJ 103A

Prezentarea situației proiectate pentru desprinderea variantei de ocolire Brasov

Conform actului adițional nr.1 din 07.11.2007, traseul variantei de ocolire Brasov se desprinde din intersecția străzilor Timișu Sec, Zizin, DJ 103A și centura industrială suprapunându-se pe aceasta din urmă pe o lungime de aproximativ 125.00 m. Pentru asigurarea tuturor relațiilor de circulație în zona de început s-a amenajat o intersecție giratorie. Desprinderea variantei de ocolire se realizează din centura industrială prin intermediul unei intersecții în forma de T iar traversarea pârâului Timișu Sec (km 0-165) se face cu un pod perpendicular pe acesta având o lungime de 21.00 m. După traversarea pârâului Timișu Sec varianta de ocolire întâlnește un front de construcții fiind necesară demolarea acestora.

În continuare traseul se îndreaptă spre Nord - Est pe o direcție paralelă cu liniile de înaltă tensiune situate în partea dreaptă a acestuia iar la km 2+005 traversează pârâul Dârbav cu un pod cu o lungime de 42.00 m.

Soluția alternativă

O primă problemă care se poate identifica din figura 1 o reprezintă amenajarea intersecției dintre centura industrială și varianta de ocolire și anume conflictul creat între direcția înainte pe centura industrială dinspre km 0+000 spre DN 11 și virajul de stânga de pe varianta de ocolire dinspre DN 11 spre km 0+000.

Datorită constrângerilor existente generate de spațiul foarte mic creat de pârâul Timișu Sec și centura industrială existentă pe de o parte și împrejmuirea proprietății existente de pe partea stângă a centurii industriale pe de altă parte, amenajarea în condiții de siguranță și confort a acestei intersecții nu este posibilă.

A doua problemă identificată o reprezintă demolarea inevitabilă a unor construcții existente în

<<<< MEMORY FULL >>>>

În cazul în care apele meteorice vor fi descarcate pe terenul înconjurător, epurarea se va realiza în bazine de sedimentare urmate de separatoare de grăsimi iar apoi de bazine de dispersie. Rolul acestora este de a proteja terenurile înconjurătoare împotriva eroziunii.

Lucrări pentru protecția faunei

Pentru protecția faunei, proiectul a prevăzut împrejmuirea variantei de ocolire cu plasa de sarma rolul acestora fiind de a nu permite trecerea animalelor de pe o parte pe cealaltă a drumului. Astfel, vor fi evitate coliziunile animalelor cu vehiculele care vor rula pe varianta de ocolire.

Înălțimea împrejmuirii a fost aleasă în așa fel încât animalele să nu o poată depăși. Funcție de animalele specifice zonelor traversate au fost alese garduri cu înălțimi de $H = 1,50$ m.

Pe traseul variantei de ocolire nu au fost identificate trasee de migrare a animalelor, acestea putând a utiliza ca zone de trecere, zonele podurilor, pasajelor precum și a viaductelor proiectate.

Lucrări pentru protecția așezărilor umane

Evaluările de zgomot efectuate pe baza valorilor de trafic din anul 2030 au evidențiat că în perioada de operare a variantei de ocolire, va fi depășită valoarea de 50 dB(A) reglementată la fațada clădirilor prin STAS 10009/88.

Pentru încadrarea nivelului de zgomot în limita admisibilă, au fost prevăzute în proiect panouri de protecție împotriva zgomotului. Înălțimea acestora este $H = 2,50 - 3,00$ m funcție de distanța față de zonele locuite.

DESPRINDEREA VARIANTEI DE OCOLIRE BRASOV DIN INTERSECȚIA STRADA ZIZIN, STRADA TIMISU SEC ȘI DJ 103A

Prezentarea situației proiectate pentru desprinderea variantei de ocolire Brasov

Conform actului adițional nr.1 din 07.11.2007, traseul variantei de ocolire Brasov se desprinde din intersecția străzilor Timișu Sec, Zizin, DJ 103A și centura industrială suprapunându-se pe aceasta din urmă pe o lungime de aproximativ 125.00 m. Pentru asigurarea tuturor relațiilor de circulație în zona de început s-a amenajat o intersecție giratorie. Desprinderea variantei de ocolire se realizează din centura industrială prin intermediul unei intersecții în forma de T iar traversarea pârâului Timișu Sec (km 0-165) se face cu un pod perpendicular pe acesta având o lungime de 21.00 m. După traversarea pârâului Timișu Sec varianta de ocolire întâlnește un front de construcții fiind necesară demolarea acestora.

În continuare traseul se îndreaptă spre Nord - Est pe o direcție paralelă cu liniile de înaltă tensiune situate în partea dreaptă a acestuia iar la km 2+005 traversează pârâul Dârbav cu un pod cu o lungime de 42.00 m.

Soluția alternativă

O prima problemă care se poate identifica din figura 1 o reprezintă amenajarea intersecției dintre centura industrială și varianta de ocolire și anume conflictul creat între direcția înainte pe centura industrială dinspre km 0+000 spre DN 11 și virajul de stânga de pe varianta de ocolire dinspre DN 11 spre km 0+000.

Datorită constrângerilor existente generate de spațiul foarte mic creat de paraul Timișu Sec și centura industrială existentă pe de o parte și împrejmuirea proprietății existente de pe partea stângă a centurii industriale pe de altă parte, amenajarea în condiții de siguranță și confort a acestei intersecții nu este posibilă.

A doua problemă identificată o reprezintă demolarea inevitabilă a unor construcții existente în număr de minim 10 (zece) pe malul drept al paraului Timișu Sec între km 0+200 - km 0+350 constant în construcții de locuințe, birou, magazie și grajd. La km 0+350 pe partea stângă a traseului variantei de ocolire se află o proprietate a unei firme de transport marfă internațional. Acestei proprietăți i se închide accesul în strada Energeticienilor. Singurul loc unde i se poate asigura accesul acestei proprietăți este spre centura industrială prin realizarea unui pod peste paraul Timișu Sec.

La km 0+800 traseul variantei de ocolire traversează o proprietate pe terenul careia s-a demarat construcția unei stații de betoane care are toate avizele necesare.

Pentru evitarea acestor probleme apărute prin aplicarea traseului stabilit prin actul adițional nr.1, se poate schimba soluția inițială prin desprinderea variantei de ocolire din DJ 103A.

Soluția alternativă nr. 1

Traseul variantei de ocolire Brasov se desprinde din DJ 103A la o distanta de minim 680.00 m de intersectia existenta prin amenajarea unei intersectii giratorii pe directia nord si se racordeaza la traseul proiectat initial la km 1+550 evitand astfel demolarea constructiilor care urmau a fi demolate, mutarea stalpilor liniilor electrice aeriene existente cat si intersectia cu doua drumuri existente care asigura accesul dinspre zona locuita la DJ 103A.

Aceasta solutie reprezentata cu culoarea cyan pe planul de situatie in figura 1 necesita largirea la 4 (patru) benzi de circulatie a DJ 103A (in prezent acesta avand 2 (doua) benzi de circulatie) si pastrarea solutiei de amenajare a intersectiei giratorii intre strazile Zizin, Timisu Sec, DJ 103A si centura industriala.

Pentru traversarea paraului Timisu Sec de catre DJ 103A exista un pod cu 3 (trei) deschideri avand o lungime de aproximativ 56.00 m. Largirea la 4 (patru) benzi de circulatie presupune realizarea unui pod nou care sa asigure latimea corespunzatoare a doua benzi de circulatie sau realizarea unui pod nou cu 4 (patru) benzi de circulatie in functie de concluziile expertizei tehnice care ar urma sa se efectueze asupra podului existent.

Accesul din cele doua drumuri existente la DJ 103A se va face cu viraj de dreapta neamenajandu-se benzi de accelerare iar accesul pe directia Brasov - Tarlungeni se va realiza prin folosirea intersectiei giratorii proiectate la intersectia strazilor Zizin, Timisu Sec, DJ 103A si centura industriala. Accesul din DJ 103A la cele doua drumuri existente se va face cu viraj de dreapta neamenajandu-se benzi de decelerare.

Soluția alternativă nr. 2

O alta solutie alternativa reprezentata cu culoarea magenta pe planul de situatie in figura 1 este identica cu prima solutie diferenta constituind-o reducerea lungimii de largire a DJ 103A la 4 (patru) benzi de circulatie de la minim 680.00 m la minim 430.00 m si continuarea traseului pe directia nord si racordarea la traseul proiectat initial la km 1+375. Dupa desprinderea traseului variantei de ocolire de DJ 103A acesta intersecteaza unul din cele doua drumuri amintite in solutia precedenta care asigura accesul dinspre zona locuita la DJ 103A.

Traseul variantei de ocolire din proiect reprezentat cu culoarea rosie pe planul de situatie (desprinderea variantei de ocolire din centura industriala) si cele doua solutii alternative (desprinderea variantei de ocolire din DJ 103A si largirea DJ 103A la 4 (patru) benzi de circulatie) este prezentată în figura 1.

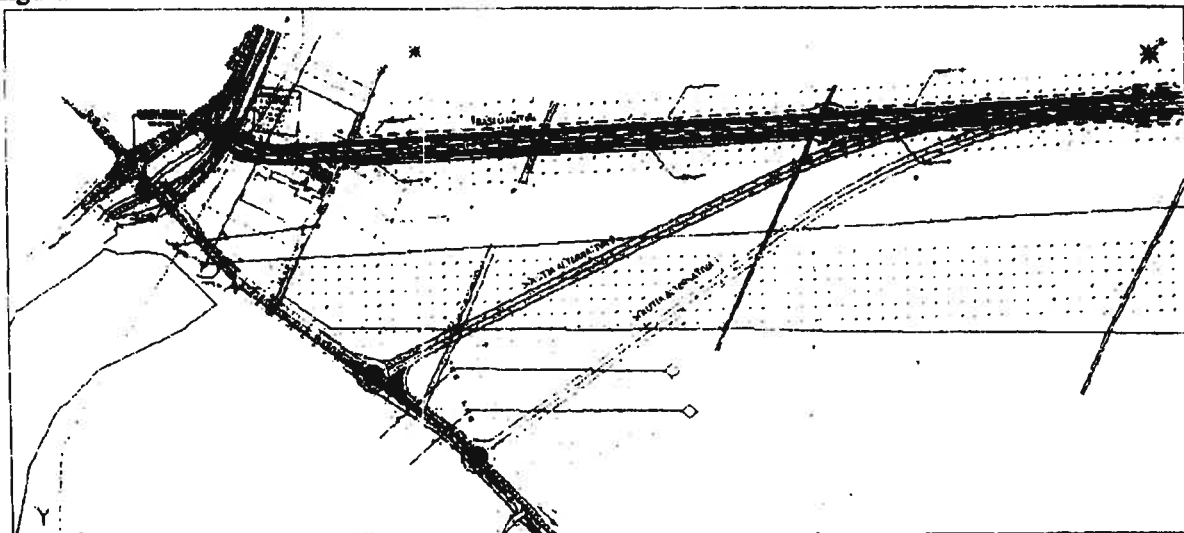


Figura 1
Concluzii

Cele trei variante au fost analizate comparativ, din punct de vedere al implicațiilor asupra achizițiilor de terenuri (în principal demolări de clădiri), procedurilor de obținere a avizelor de mediu și costuri estimate de execuție.

Tabelul 1 cuprinde elemente caracteristice cat si costul estimativ (pentru o analiza comparativa - fara TVA) ale variantei initiale cat si a celor doua solutii alternative de traseu.

Tabelul 2 cuprinde elemente care caracterizeaza avantajele si dezavantajele celor doua solutii alternative de traseu.

Tabel 1

	Cost estimativ – pentru analiza comparativa *) (fara TVA)						1 EURO = 3.723 RON		
	Lungime (Km)		Largime DJ103A la 4 (patru) benzi de circulatie		Varianta de ocolire Brasov		TOTAL		
	Largime DJ103A la 4 (patru) benzi de circulatie	Varianta de ocolire Brasov	TOTAL	RON	EURO	RON	EURO	EURO	
SOLUTIA PROIECTATA conform Actului Aditional nr. 1	-	1,550	1,550	-	-	10 560 000	2 836 425	10 560 000	2 836 425
SOLUTIA ALTERNATIVA 1	0,680	1,150	1,830	4 460 000	1 197 960	8 060 000	2 164 920	12 520 000	3 362 880
SOLUTIA ALTERNATIVA 2	0,480	1,070	1,550	3 600 000	966 965	7 600 000	2 041 365	11 200 000	3 008 330

Notă:

*) Costurile sunt estimate pentru analiza comparativă. Costurile finale se vor stabili pe bază de studiu de fezabilitate.

**) Lucrările de poduri sunt sensibile egale, ele nefiind incluse în analiza comparativă.

Tabel 2

Solutie alternativa	Avantaje fata de solutia proiectata	Dezavantaje fata de solutia proiectata
1	<ul style="list-style-type: none"> - evitarea demolarii constructiilor existente (minim 10 buc.); - eliminarea intersectiei la desprinderea variantei de ocolire din centura industrială (intersectie periculoasa din punct de vedere al relatiilor de trafic); - reducerea lungimii traseului cu 400 m (fara largirea la 4 benzi de circulatie a DJ 103A); - accesul din firma de transport industrial nu mai este inchis, nefiind necesar un pod nou; - evitarea intersectiei cu 2 (doua) drumuri de acces din zona locuita la DJ 103A; cost estimativ de constructie mai mic (fara largirea la 4 (patru) benzi de circulatie a DJ 103A) - solutie tehnica superioara din punct de vedere al confortului si sigurantei circulatiei. 	<ul style="list-style-type: none"> - cresterea lungimii traseului cu 280 m (inclusiv largirea la 4 benzi de circulatie a DJ 103A); - mutarea / protejarea unei conducte de gaz existente pe partea stanga a DJ 103A; - intersectia cu linii electrice aeriene de medie si inalta tensiune cu probabilitatea de mutare a 1-2 stalpi de sustinere; - cost estimativ de constructie mai mare (inclusiv largirea la 4 benzi de circulatie a DJ 103A)
2	<ul style="list-style-type: none"> - evitarea demolarii constructiilor existente - se estimeaza ca procedurile de mediu si mai ales de achizitie terenuri vor fi mult mai facile; - eliminarea intersectiei la desprinderea variantei de ocolire din centura industrială (intersectie periculoasa din punct de vedere al relatiilor de trafic); - reducerea lungimii traseului cu 305 m (fara largirea la 4 benzi de circulatie a DJ 103A); - accesul din firma de transport industrial nu mai este inchis, nefiind necesar un pod nou; - evitarea intersectiei cu 1 (unu) drum de acces din zona locuita la DJ 103A; - cost estimativ de constructie mai mic (fara largirea la 4 (patru) benzi de circulatie a DJ 103A) - solutie tehnica superioara din punct de vedere al confortului si sigurantei circulatiei. 	<ul style="list-style-type: none"> - cresterea lungimii traseului cu 175 m (inclusiv largirea la 4 benzi de circulatie a DJ 103A); - mutarea / protejarea unei conducte de gaz existente pe partea stanga a DJ 103A; - lucrarile de terasament vor afecta o statie de pompare existenta pe partea dreapta a variantei de ocolire; - intersectia cu linii electrice aeriene de medie si inalta tensiune cu probabilitatea de mutare a 4-5 stalpi de sustinere; - cost estimativ de constructie mai mare (inclusiv largirea la 4 benzi de circulatie a DJ 103A)

În urma analizei solutiilor alternative prezentate mai sus, se recomandă schimbarea solutiei proiectate - desprinderea variantei de ocolire din centura industrială cu desprinderea variantei de ocolire din DJ 103A la 4 (patru) benzi de circulatie, varianta 1.

REALIZAREA CONEXIUNII VARIANTEI DE OCOLIRE CU AUTOSTRADA TRANSILVANIA

Prezentarea situației propusă inițial pentru intersecția variantei de ocolire Brașov cu Autostrada Transilvania

Traseul variantei de ocolire Brașov intersectează Autostrada Transilvania la km 21+655 al variantei de ocolire.

Soluția propusă

Având în vedere că varianta de ocolire are preconizat ca termen final de execuție anul 2010 iar Autostrada Transilvania are preconizat ca termen final de execuție anul 2013 propunem ca intersecția variantei de ocolire cu Autostrada Transilvania să se realizeze în 2 (două) faze.

Traversarea se realizează prin proiectarea unui pasaj de 70.00 m lungime.

În prima fază profilul longitudinal al traseului variantei de ocolire să se realizeze într-un rambleu cu înălțimea corespunzătoare pentru a se asigura un drenaj corespunzător structurii rutiere. În această fază nu mai este necesară proiectarea pasajului pe varianta de ocolire (conform figura 2a).

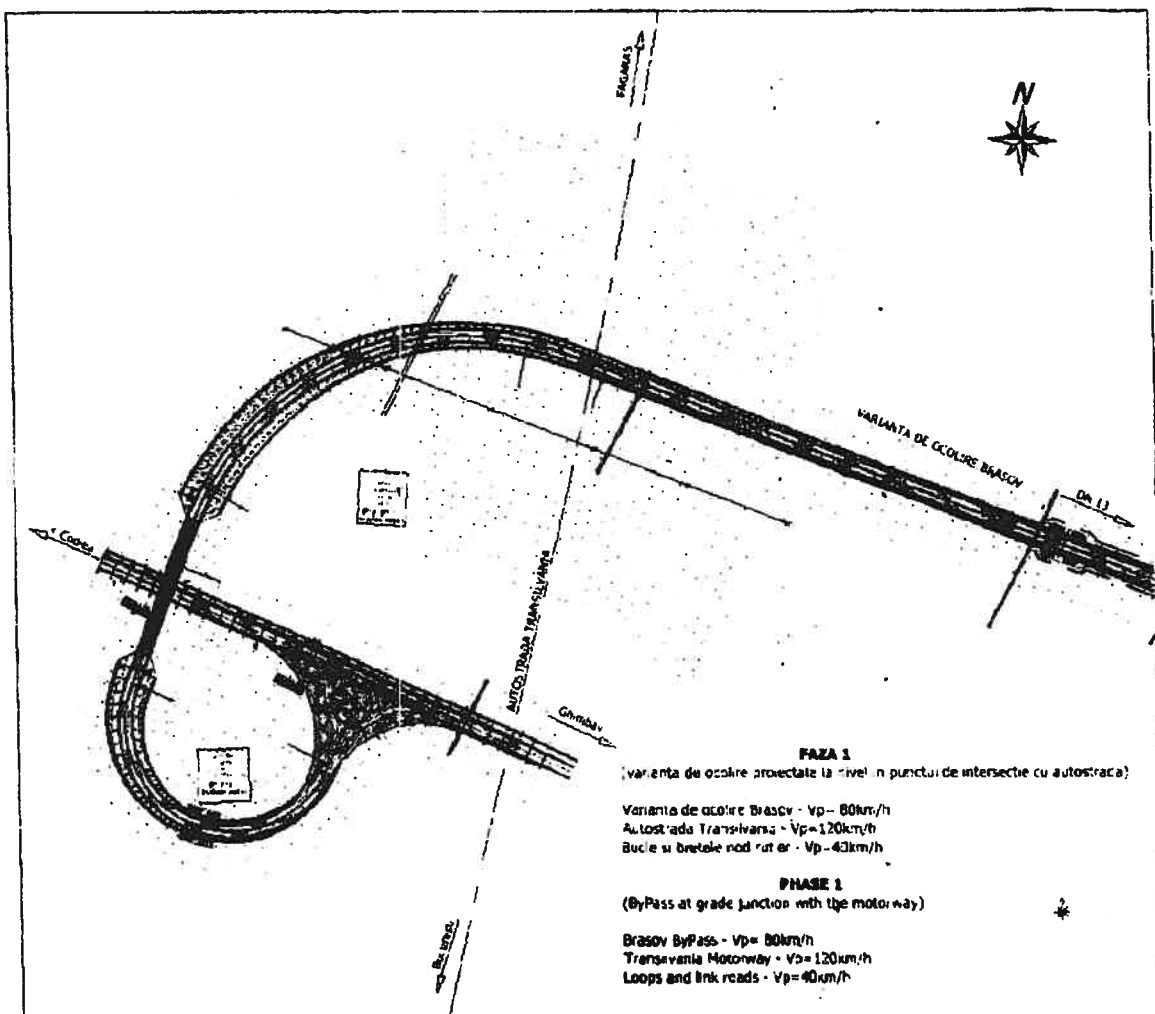


Figura 2a

În a doua fază când se finalizează construcția Autostrăzii Transilvania (varianta de ocolire fiind deja construită și în exploatare) asigurarea legăturii variantei de ocolire Brașov cu autostrada se va face prin amenajarea unui nod rutier. În acest sens se va asigura denivelarea variantei de ocolire Brașov prin proiectarea și execuția unui pasaj și realizarea benzilor de accelerare, decelerare, a buclele și bretelele necesare realizării nodului rutier (conform figura 2b).

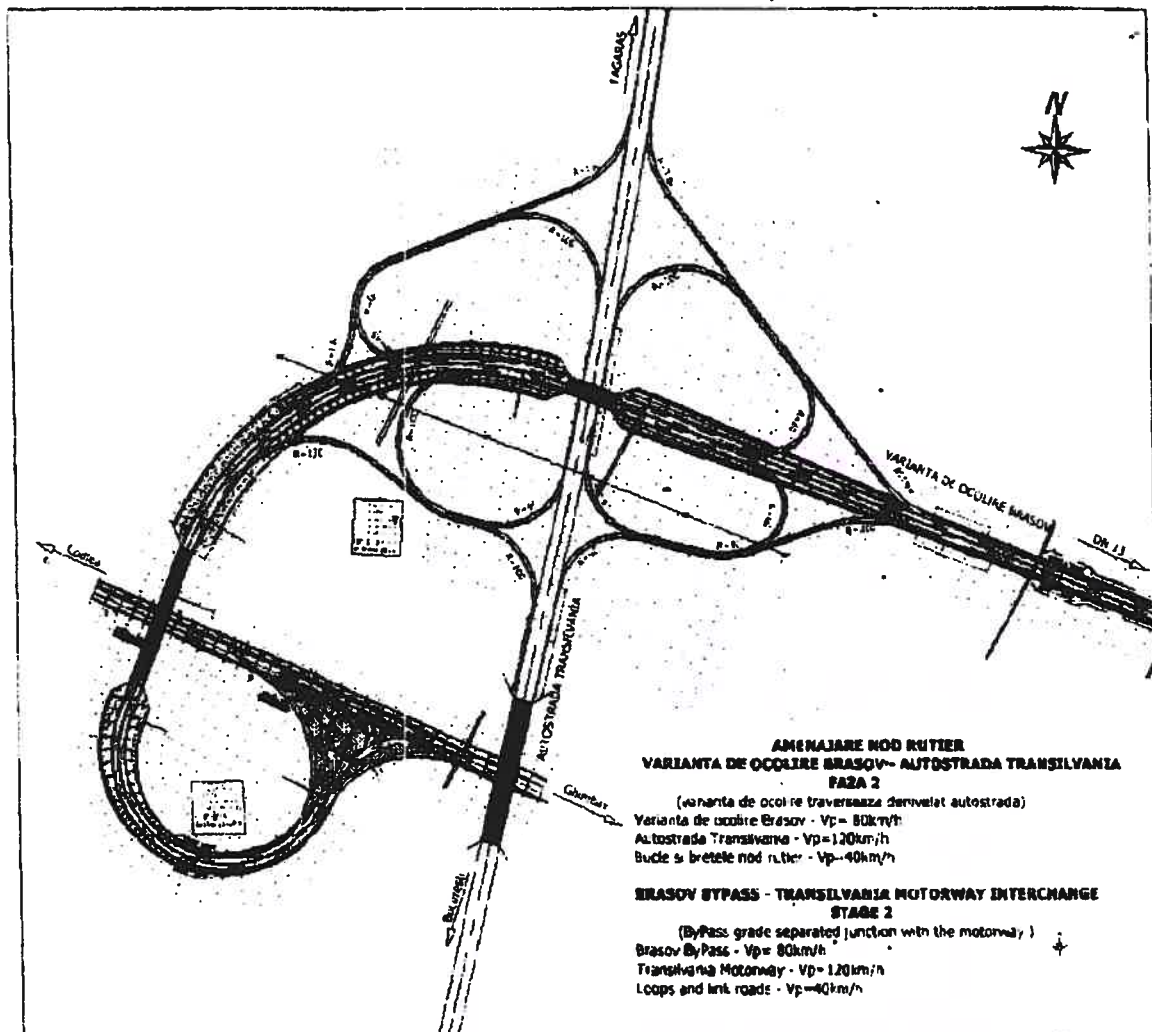


Figura 2b

Pentru ca împletirea curenților de circulație pe zona nodului rutier să nu conducă la reducerea substanțială a vitezei de circulație considerăm ca pasajul pe varianta de ocolire să fie proiectat la 3 (trei) benzi de circulație pe sens.

Această soluție realizată în două faze are avantajul că asigură traseului autostrazii un grad mare de libertate din punct de vedere al elementelor geometrice în plan orizontal și vertical cât și amenajarea nodului rutier în funcție de situația existentă pe teren dar și de cerințele la momentul respectiv (construcții realizate ulterior punerii în exploatare a variantei de ocolire, alt mod de amenajare a nodului rutier, posibilitatea introducerii unor spații de taxare).

În acest fel aliniamentul autostrazii poate fi oricând mutat în funcție de situațiile deosebite ce pot apărea pe parcursul procedurii de proiectare și execuție.

Menționăm că diferite variante au fost analizate în timpul ședinței din data de 17.04.2008 ținută la sediul C.N.A.D.N.R. cu reprezentanții Beneficiarului (staff-ul tehnic al Directorilor de Proiect din C.N.A.D.N.R. pentru Autostrada Transilvania respectiv Varianta de Ocolire Brașov).

Concluzii

În urma analizei soluției prezentată mai sus, s-a considerat amenajarea nodului rutier cu Autostrada Transilvania prin prevederea realizării pasajului pe varianta de ocolire cu realizarea nodului rutier în două faze și anume în prima fază realizarea profilului longitudinal al variantei de ocolire într-un mic rambleu iar în a doua fază denivelarea variantei de ocolire cu un pasaj și realizarea benzilor de accelerare, decelerare, a buclelor și bretelelor necesare realizării nodului rutier.

C N A D N R - S . A .	
INTRARE Nr.	93/5560
IEȘIRE	
Data	21.03.2008



ROMANIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BRAȘOV



F1

Către
Președintele Consiliului Județean Brașov
Număr dosar: Data dosar:

CERERE PENTRU EMITEREA CERTIFICATULUI DE URBANISM

Subsemnatul⁽¹⁾ **MIHAI GRECU-DIRECTOR GENERAL CNADNR SA** CNP/CUI: cu domiciliul⁽²⁾ în județul -, municipiul BUCUREȘTI, satul , sectorul **1**, cod poștal , strada **B-dul DINICA GOLESCU**, numărul **38**, bloc , scara , etaj **8**, apartament , telefon/fax , e-mail , în calitate de:

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare, solicit emiterea:

CERTIFICATULUI DE URBANISM

Pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul: **Brașov**,
comuna

CODLEA, GHIMBAV, DUMBRAVITA, VLADENI, PERSANI, VAD, SERCAIA, MANDRA,
satul , sectorul **Extravilan**, cod poștal , strada , numărul , bloc , scara , etaj ,
apartament , sau identificat prin

Plan de încadrare în zona; Plan de situație;

Tip teren **Extravilan**,
Suprafața totală a terenului pentru care se solicită certificatul de urbanism este
de **3490362** m², din care **0** m² în mediul **Urban** și **3490362** m² în mediul **Rural**.

Solicit certificatul de urbanism în scopul⁽⁴⁾:

Lucrări de construire - AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTORUL 1A CRISTIAN-FAGARAS KM 0+000-48+500;

Anexez⁽³⁾:

DOCUMENTATIA PENTRU AVIZE-ACORDURI ,SERVICII DE PROIECTARE SI ASISTENTA TEHNICA PENTRU SECTIUNEA 1A CRISTIAN FAGARAS A AUTOSTRAZII TRANSILVANIA- BRASOV-CLUJ-BORS;

Data **19.03.2008**

SEMNĂTURA,





Președinte
Nr. 2663 din 11.04.2008

CERTIFICAT DE URBANISM

Nr. 157 din 11.04.2008

Urmare a cererii adresate de MIHAI GRECU-DIRECTOR GENERAL C.N.A.D.N.R. S.A. cu sediul în județul -, municipiul București, sectorul 1, strada B-dul Dinicu Golescu, numărul 38, etaj 8, telefon/fax 021-2232606/3120984, e-mail, înregistrată la nr. 2663 din 2008-03-19.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare, se

CERTIFICĂ

Pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul Brașov, municipiul Codlea și comunele Dumbrăvița, Șinca, Șercaia, Mândra, extravilan sau identificat prin Plan de incadrare în zona; Plan de situație;

În temeiul reglementărilor documentației de urbanism nr. 228/1997 (Codlea), 34090/1998 (Dumbrăvița), 34090/1998 (Șinca), 34090 (Șercaia), 31150/1998 (Mândra), faza PUG, aprobată cu Hotărârea Consiliului Județean Brașov nr. 110/23.12.1999 și Hotărârea Consiliului Local nr. Codlea 23/22.02.2000, Dumbrăvița 1/16.02.2000, Șercaia 11/4.08.2000, Mandra 7/13.01.2000

1. Regimul juridic:

Terenurile afectate de lucrari sunt situate pe teritoriile administrative ale municipiului Codlea precum și ale comunelor Dumbrăvița, Șinca, Șercaia, Mândra, în extravilan. Drept de proprietate asupra terenurilor Statul Român și proprietăți particulare, conform avize primarii. Suprafața totală a terenului afectata de lucrari este de 3.490.362 mp.

2. Regimul economic:

Folosința actuală a terenului este de domeniu public, terenuri agricole, forestiere, drumuri naționale și județene, cursuri de ape, terenuri neproductive. Destinația terenului stabilită prin documentația de urbanism aprobată este de autostradă Brașov - Târgu Mureș.

3. Regimul tehnic:

Soluțiile adoptate vor fi corelate cu prevederile PATJ - Brașov, Secțiunea Căi de Comunicații. Proiectul va prezenta soluțiile pentru racordările la Aeroportul Brașov, Ocolitoarea Mun. Brașov și drumul expres Făgăraș-Sibiu, iar în cazul afectării zonelor de protecție a viitorului aeroport se va obține și acordul Autorității Aeronautice Civile din România. Se va reglementa regimul juridic al terenurilor ocupate definitiv și temporar și unde este cazul se vor face exproprieri, în conformitate cu Legea nr. 33 din 1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică. Se va avea în vedere ca traseul viitoarei autostrăzi să nu afecteze construcțiile existente, evitându-se pe cât posibil demolarea lor. Traseul proiectat se va corela de asemenea cu P.U.Z.-urile elaborate și aprobate aflate în zonă. Se va avea în vedere neafectarea pe cât posibil a ariilor naturale protejate, iar în cazul afectării lor se vor obține acordurile administratorilor acestora. Pentru rezolvarea intersecțiilor și racordarea la drumurile naționale, județene și comunale se vor consulta Primăriile localităților implicate. Se vor identifica rețelele tehnico-edilitare existente și se vor obține acordurile administratorilor acestora, respectându-se introducerea în proiect a tuturor condițiilor impuse de aceștia. Organizarea de șantier se va face pe terenuri stabilite de comun acord cu primăriile localităților afectate de lucrare.

Prezentul certificat poate fi utilizat în scopul declarat pentru:

Lucrări de construire - AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTORUL 1A (CRISTIAN - FĂGARAȘ, KM 0+000 - 48+500)

4. CEREREA DE EMITERE A AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE/DESFIINȚARE VA FI ÎNSOȚITĂ DE URMĂTOARELE DOCUMENTE:

a) Titlul asupra terenului (copie legalizată)

b) Proiectul de autorizare a executării lucrărilor de construcții

PAC (în două exemplare verificat de verificatori autorizați MLPTL pe specialități) PAD POE PUZ PUD

■ Avize solicitate pentru proiect autorizare - PAC

▲ Avize solicitate pentru

c) Fișele tehnice necesare emiterii Acordului Unic

c1) Avize și acorduri privind utilitățile urbane și infrastructura

Altele (avize amplasament)

Electrică SA Brașov; Transelectrica; SA BV DADR; Romtelecom; CNADNR DRDP Brașov; Distribuție; Distribuție Sud;

c2) Avize și acorduri privind

Prevenirea și stingerea incendiilor; Apărarea civilă; Protecția mediului; Sănătatea populației;

d) Avizele / acordurile și alte documente ce se asigură de către solicitant

d1) Avizele/acordurile specifice administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora

Dovada titlului asupra imobilului; Direcția Silvică Brașov; Gospodăria apelor; O.C.P.I. Brașov; C.N.C.F.R.; S.N.I.F.; M.Ap.N. - Statul Major General; Aviz comun Ministerul Agriculturii Pădurilor și Dezvoltării Rurale și Ministerul Administrației și Internelor; Hotărâre de Guvern pentru scoaterea terenurilor din circuitul agricol

d2) Alte avize/acorduri

Primăria - Codlea, Dumbrăvița, Șinca, Șercaia, Mândra; Orange; Vodafone; Proprietari terenuri;

d3) Studii de specialitate

Studiu geotehnic; Studiu topografic;

e) Documentele de plată ale următoarelor taxe

CERTIFICATUL DE URBANISM NU ȚINE LOC DE AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ȘI NU CONFERĂ DREPTUL DE A EXECUTA LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII

Prezentul certificat de urbanism are valabilitate 24 luni de la data emiterii.

PREȘEDINTE,
Aristotel CĂMĂDESCU

SECRETAR,
Mariana TIHĂRĂU

L.S.

ARHITECT ȘEF,
Mihael SĂRBU

Șef serviciu: Radu Voinea

Întocmit: Iuliu Anta



04 APR 2008

Achitat taxa de (lucrare scutită de taxă), conform chitanței/OP - din -

Prezentul certificat împreună cu fișele tehnice aferente a fost transmis solicitantului direct/prin poștă la data de 11.04.2008.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare

**SE PRELUNGȘTE VALABILITATEA
CERTIFICATULUI DE URBANISM**

de la data de până la data de

După această dată, o nouă prelungire a valabilității nu este posibilă, solicitantul urmând să obțină, în condițiile legii un alt certificat de urbanism.

PREȘEDINTE,

SECRETAR,

L.S.

ARHITECT ȘEF,

Șef serviciu:

Întocmit:

Data prelungirii valabilității

Achitat taxa de , conform chitanței/OP din

Transmis solicitantului la data de direct/prin poștă

Ables
Dumbrăvița
Sinca
Șercaia
Mândra

AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTORUL 1A
(CRISTIAN – FAGARAS, KM 0+000-48+500)

Cerere C.N.A.D.N.R. S.A. 93/5560/21.03.2008

C.U. 157/11.04.2008

AVIZE SI ACORDURI

Nr. Crt.	Avize si Acorduri cerute prin C.U.	Depunere cerere + confirmare de primire nr./data	Avize si acorduri obtinute Nr./Data	Observatii
1	Electrica SA Brasov	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 11720/21.05.2008 Adresa nr. 3375/17.06.2008	Serviciul Studii Energetice Acces Retea 1720/31.07.2008 P1138/04.08.2008	Acord de principiu 2
2	Transelectrica	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 3127/12.06.2008		
3	C.J. Brasov: DADP	Directia Administrativa de Drumuri si Poduri	Acord 42/23.05.2008	Acord prealabil 1
4	Romtelecom	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 1044/12.05.2008	Aviz nr. 1044/12.05.2008/28.05.2008 8	4 202/05
5	CNADNR DRDP Brasov	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 5406/11.06.2008 Nr. Iesire: P1081/25.07.2008	Serviciul Tehnic 53/291/24.07.2008	Acord de principiu 3/5
6	Transgaz Medias	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 1041/13.05.2008 Nr. Iesire: P1902/29.07.2008	19889/661/04.08.2008 Aviz favorabil	6 explicit
7	Distrigaz Sud.	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 1408/12.05.2008	Distrigaz Sud – Directia Distributie Brasov Serviciul Inginerie Retea Dosar Nr. 1498/a/20.07.2008 P1184/11.08.2008 Aviz favorabil	7 dupa primire -explicit
8	Prevenirea si stingerea incendiilor	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Cerere nr. 313/13.05.2008 Intrare: 13.05.2008	Nr. Iesire: 313/14.05.2008 Nr. Intrare P680/16.05.2008 Aviz favorabil	Adresa ISU "Tara Barsei"-Brasov 8
9	Apararea civila	Cerere 13.05.2008		Adresa ISU Nr 421/14.05.2008 NU ESTE NECESAR

10	Protectia mediului	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 7373/10.06.2008	Cererea CNADNR de a se emite avize seeventiale(pentru fiecare sector de autostrada) In curs de rezolvare	Agentia de Mediu nu admite sa emita avize seeventiale
11	Sanatatea populatiei	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 3055/09.05.2008 Brasov – P1945/08.08.2008		
12	Dovada titlului asupra imobilului	NU CADE IN SARCINA PROIECTANTULUI	In vol. de Achizitii terenuri	Faza ulterioara, dupa realizarea efectiva a expropriilor
13	Directia Silvica Brasov	DIRECTIA SILVICA BRASOV P1892/25.07.2008 4111/28.07.2008	Acord de principiu: 4112/28.07.2008	9 + foto
14	Gospodaria Apelor Directia Apelor Olt	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 3047/09.05.2008	Aviz nr 47/04.07.2008 Nr. Intrare: P1060/23.07.2008	10
15	OCPI Brasov	5512/30.07.2008	7/31.07.2008 Aviz favorabil	Cristian-Dumbravita 11
16	CNCFR	Nr. Iesire: P1587/22.04.2008 Nr. Intrare: 1473/09.05.2008 PV 72/27.05.2008	Aviz NR. 290 cu PV nr. 22/02.06.2008 Nr Intrare: P929/01.07.2008 Aviz favorabil	12
17	MApN - Statul Major General		<u>AVIZ nr. D/2782</u> 14.05.2008 Aviz favorabil	13 si foto
18	SNIF	SNIF – Brasov - Directia Tehnica: P1892.1/25.07.2008 2530/28.07.2008 ANIF Brasov – P1944/08.08.2008	Aviz nr. 13/08.2008 Aviz favorabil 7 513-11.08.2008	ANIF-Bucuresti 12
19	Aviz comun Ministerului Agriculturii Padurilor si Dezvoltarii Rurale si		Adresa 20314/ 1 05.05.2008 – observatii M.A.P.D.R.	S- a mai solicitat o data si s-a obtinut aviz de la Directia Silvica 9'
	Ministerul Administratiei si Internelor		Aviz de principiu: M.A.I. Nr. 735.662/11.06.2008	15
20	Hotarare de Guvern pentru scoaterea terenurilor din circuitul agricol	NU CADE IN SARCINA PROIECTANTULUI	In Vol. de Achizitii terenuri	Faza ulterioara, re realizeaza de catre beneficiar

21	Primaria Mun. Codlea	2663/19.03.2008	<u>8899/19.03.2008</u> Aviz favorabil	16
22	Comuna Dumbravita	2663/19.03.2008	<u>901/31.03.2008</u> Aviz favorabil	17
23	Comuna Sinca	2663/19.03.2008	<u>853/27.03.2008</u> Aviz favorabil	18
24	Comuna Sercaia	2663/19.03.2008	<u>752/20.03.2008</u> Aviz favorabil	19
25	Comuna Mandra	2663/19.03.2008	<u>980/20.03.2008</u> Aviz favorabil	20
26	Orange	Orange: P1889/24.07.2008 110/24.07.2008 Adela Cirstea: Bucuresti 0744.441.440 Regionala Brasov: Catalin Barbu – 0744.441.460 catalinbarbu@orange.ro	08/TD NET/62461/CAB 07.08.2008	Aviz de principiu 21
27	Vodafone	Vodafone: P1888/24.07.2008 52598/29.07.2008	22347/07.08.2008 P1162/07.08.2008 Aviz favorabil	22
28	Proprietari terenuri	NU CADE IN SARCINA PROIECTANTULUI	In Vol. Achizitii terenuri	Se regasesc in documentatia de identificare proprietari si suprafete

LEGENDA :

VERDE : AVIZE SI ACORDURI OBTINUTE

ROSU : AVIZE NEOBTINUTE

ALBASTRU : DOCUMENTE SOLICITATE DE
CERTIFICATUL DE URBANISM, CARE NU CAD
IN SARCINA PROIECTANTULUI.



AD.220/2008

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BRAȘOV

DIRECȚIA ADMINISTRARE DRUMURI ȘI PODURI

Str. Ecaterina Varga, Nr. 23

Tel.-0268-410777/int 121 Fax-0268-442422



ACORD PREALABIL NR. 42 / 23.05.2008
pentru executarea de lucrări în zona drumurilor publice

**Beneficiar lucrare: COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI
ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A. București**
Proiectant: S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.R.L. București

În conformitate cu prevederile art. 26 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, modificată și aprobată prin Legea nr. 82/1998 cu toate modificările și completările ulterioare și pe baza Certificatului de Urbanism nr. 157/11.04.2007 și a documentației depuse și înregistrată cu numărul 220/19.05.2008, se eliberează prezentul Acord Prealabil pentru emiterea Autorizației de Construire pentru lucrarea :Autostrada Transilvania Sectorul 1A (Cristian-Făgăraș, km 0+000-48+500), în următoarele condiții:

A. CONDIȚII GENERALE

1. Amplasarea instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor, pe poduri și pasaje se va face respectându-se prevederile din Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 571/1997 și din Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 47/1998 privind " Amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale în zona străzilor ".
2. Lucrările în zona drumurilor publice vor fi executate în perioada care se va stabili după eliberarea Autorizației de Amplasament și Acces în zona drumurilor publice.
3. Beneficiarul și constructorul au obligația să respecte termenul stabilit de Consiliul Județean Brașov pentru finalizarea lucrărilor (inclusiv refacerea terenului la starea inițială).
4. Beneficiarul și constructorul au obligația de a solicita prealabil execuției, asistență din partea deținătorilor de rețele aeriene sau subterane din zona afectată, pe perioada desfășurării lucrărilor.
5. Beneficiarul și constructorul sunt direct răspunzători de tăierea sau tunderea vegetației fără a avea aprobări legale, precum și de degradarea drumurilor, instalațiilor și construcțiilor de orice fel situate în zona afectată de lucrare și vor suporta contravaloarea refacerii acestora.
6. Constructorul, cu acordul Poliției Rutiere, are obligația să asigure semnalizarea rutieră corespunzătoare în zona afectată de lucrare.
7. Constructorul răspunde de orice accident de muncă sau de circulație întâmplat în timpul și din cauza execuției lucrărilor.
8. În timpul execuției lucrărilor se interzice atât beneficiarului cât și constructorului depozitarea pe platforma drumurilor publice și pe acostamente a oricăror materiale, utilaje, unelte, pământ. Pământul rezultat în urma excavațiilor va fi imediat încărcat și transportat în locurile special amenajate.
9. Refacerea sistemului rutier se va face pe bază de detalii de execuție cuprinse în proiectul pentru autorizare. De asemenea, proiectul pentru autorizare va cuprinde și detalii de execuție pentru fiecare subtraversare. Costul refacerii sistemului rutier va fi suportat de beneficiar din investiția de bază.
10. În cazul în care prin construire, modernizare, reparare, exploatare a drumurilor publice sau prin lucrările privind siguranța circulației se impune demolarea, mutarea sau modificarea lucrărilor prevăzute în prezentul acord, beneficiarul trebuie să execute aceste lucrări în condițiile prevăzute de lege pe cheltuiala proprie, fără nici o despăgubire și în termenul stabilit de organul care administrează drumul public – Consiliul Județean Brașov.
11. Beneficiarul și constructorul au obligația să garanteze buna execuție a refacerii lucrărilor timp de 1 an de la terminarea lor. În cazul refacerii necorespunzătoare, beneficiarul va suporta toate cheltuielile aferente remedierilor care se impun.
12. Se vor lua măsuri de protecție a hidranților de incendiu.
13. La traversări de străzi și trotuare se vor introduce tubulaturi de rezervă pentru viitoarele dezvoltări.
14. Terenul afectat de lucrare se va reface la starea inițială respectând structura existentă a porțiunilor de drum afectate. În caz contrar se vor aplica sancțiuni conform H.G. nr. 36/1996 și Ordonanței Guvernului Nr. 43/1997 republicată.

REGISTRUL ENERGIEI
NR. 10/31.07.2008

P 1128
04-08-08

MIHAI GRECU - DIRECTOR GENERAL ONAS SA
BUCURESTI, BDUL DINICU GOLESCU NR.08 ET.3

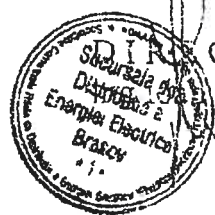
Referitor: Cererea dv. 11720/21.05.2008 prin care ne solicitati avizul pentru construire Autostrada Transilvania Sectorul 1A (Cristian - Fagaras (48+500))

in prezenta va facem cunoscut acordul nostru de principiu in urmatoarele conditii:
- comanda unei societati atestate ANRE intocmirea unui studiu privind coexistenta instalatiilor electrice (LEA si m.t+j.t.) cu traseul autostrazii;
- masuri de siguranta si protectie privind instalatiile electrice
- avieri si refaceri ale instalatiilor electrice
- comunitatea va fi avizata in Comisia Tehnica Economica a SDEE Brasov
- depune la Serviciu Investitii pentru intocmirea Contractului de asanamentului si/sau pentru realizarea conditiilor de coexistenta a traseului autostrazii. Contractul se va incheia conform devizului general al contractant si va stipula atat termenul convenit pentru reglementarea instalatiilor electrice ca solicitantul a achitat tariful de racordare (reglementare)
- datarea si receptia lucrarilor prevazute in studiu

rezizam ca lucrarile de construire se vor incepe numai dupa promovarea si recepția prevazute in studiu.

ATENȚIE !! Pentru LEA 400 kv, se va obține aviz de la TRANSELECTRICA SIBIU
sa elibereze prezenta in conformitate cu certificatul de urbanism nr. 4405

Octavian VASILE
Ani Maria TAMAS



CTOR
TOMAS

Cod FIS



Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. București
București – 010873 , sector 1 , B-dul Dinicu Golescu , nr. 38
C.U.I. : 16054368 ; N.R.C. : J 40 / 552 / 15.01.2004 ; Capital social : 16.370.220 RON
Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov
Brașov – 500090 , B-dul Mihail Kogălniceanu , nr. 13 , bl. C2 , sc. I , OP 7 , CP 800
Tel. 0268 / 321.623 / 321.995 / 321.813 / 320.901 Fax 0268 / 322.526 / 472.304 / 322.541



ACORD DE PRINCIPIU

SERVICIUL TEHNIC
NR.53/291/24.07.2008

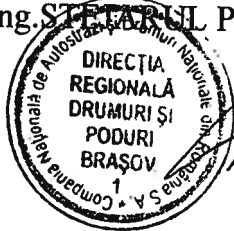
Catre,

S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.RL.

REFERITOR: **AUTOSTRADA BRASOV-CLUJ-BORS**
TRONSON 1A CODLEA FAGARAS
BENEFICIAR: **CNADNR BUCURESTI**

In baza documentatiei prezentate si a avizului CTE – CNADNR Bucuresti nr.93/3020/11.03.2008, va comunicam ca **avizam in principiu favorabil** lucrarea: „**AUTOSTRADA BRASOV-CLUJ-BORS; SECTOR 1: BRASOV – TARGU MURES; TRONSON 1A: CODLEA - FAGARAS**”

DIRECTOR DRDP BRASOV
Ing. STEFAN PATRUTIU



DIRECTOR ADJUNCT,
ing. VALERIA NEDELCU

SEF SERVICIU TEHNIC,
ing. NICULA ADRIANA



Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. București
București – 010873, sector 1, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38
C.U.I. : 16054368 ; N.R.C. : J 40 / 552 / 15.01.2004 ; Capital social : 16.370.220 RON
Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov
Brașov – 500090, B-dul Mihail Kogălniceanu, nr. 13, bl. C2, sc. I, OP 7, CP 800
Tel. 0268 / 321.623 / 321.995 / 321.813 / 320.901 Fax 0268 / 322.526 / 472.304 / 322.541



ACORD DE PRINCIPIU

SERVICIUL TEHNIC
NR.53/291/24.07.2008

Catre,

S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.RL.

REFERITOR: **AUTOSTRADA BRASOV-CLUJ-BORS
TRONSON 1A CODLEA FAGARAS**
BENEFICIAR: **CNADNR BUCURESTI**

In baza documentatiei prezentate si a avizului CTE – CNADNR Bucuresti nr.93/3020/11.03.2008, va comunicam ca **avizam in principiu favorabil** lucrarea: „**AUTOSTRADA BRASOV-CLUJ-BORS; SECTOR 1: BRASOV – TARGU MURES; TRONSON 1A: CODLEA - FAGARAS**”

DIRECTOR DRDP BRASOV
Ing. **STEFAN PATRUTIU**



DIRECTOR ADJUNCT,
ing. **VALERIA NEDELCU**

SEF SERVICIU TEHNIC,
ing. **NICULA ADRIANA**

D. Muzulescu

Primit M 06.08.08



SOCIETATEA NATIONALA DE TRANSPORT GAZE NATURALE
"TRANSGAZ"-S.A. MEDIAS

Capital social: 117 738 440.00 RON ORC. J32-301-2000 C.I.F.: RO13068733

Medias, Piata Constantin I Motas, nr. 1, jud. Sibiu, cod 551130

Tel. 0040-269-803333, 803334; Fax: 0040-269-839029

http://www.transgaz.ro, e-Mail: cabinet@transgaz.ro



Nr. 19889/661/04.08.2008

6

Catre,

S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.R.L.,

Str. Dezrobirii, Nr. 129B, Sect. 6, Bucuresti,

Referitor la solicitarea dvs. inregistrata cu nr. 19889/29.07.2008 , privind eliberarea avizului de amplasament pentru lucrarea

Autostrada Transilvania, Sector 1A Cristian - Fagaras, Km 0+000 - Km 48+500, jud. Brasov,

va comunicam ca, in urma analizarii documentatiei depuse se emite:

AVIZ FAVORABIL

cu respectarea obligatorie a urmatoarelor conditii:

Conditii tehnice:

1. Inainte de inceperea lucrarilor se va lua legatura cu Exploatarea Teritoriala Brasov - Sector Brasov, str. Grigore Ureche, nr. 12 A, tel. 0268-441214, pentru stabilirea: zonelor de acces, zonelor de lucru, masurilor specifice de siguranta, delegatului Departamentului Exploatare, pentru supravegherea lucrarilor.
2. Conductele de transport gaze naturale se vor proteja, devia si/sau inlocui, dupa caz, in zonele de intersectie, paralelism si/sau suprapunere cu autostrada proiectata si/sau drumurile adiacente, conform „Norme tehnice pentru proiectarea si executia conductelor de alimentare din amonte si de transport gaze naturale” aprobate prin Decizia presedintelui ANRGN nr.1.220/2006.
3. Se vor intocmi proiecte tehnice de protejare, deviere si/sau inlocuire a conductelor de gaze, care vor fi prezentate pentru analiza si avizare in C.T.E. din cadrul S.N.T.G.N.Transgaz Mediaş. Datele necesare proiectarii se vor obtine de la Departamentul Exploatare, str. George Enescu nr. 11, Medias.
4. La intersectia autostrazii/ drumurilor adiacente cu conductele de gaze se va respecta STAS 9312 – 87. Unghiul de intersectie dintre axa conductei si axa caii de comunicatie trebuie sa fie cat mai apropiat de 90°, dar nu mai mic de 60°.
5. In zonele de intersectie, conductele de gaze vor subtraversa autostrada si vor fi incadrate in clasa 4 (patru) de locatie, cu respectarea conditiilor stipulate in art. 5.21, alin (2) din normele tehnice mentionate la pct. 2. Adancimea minima de ingropare a conductei va fi de 1,5 m (distanța, pe verticala, dintre limita superioara a drumului si generatoarea superioara a tubului de protectie al conductei).
6. Se va respecta distanta minima de 50 m intre conducta de transport gaze si axul drumului proiectat.
7. Proiectele tehnice de protejare/ inlocuire/ deviere a conductelor precum si lucrarile de executie aferente vor fi executate de societati specializate, autorizate de A.N.R.E. Bucuresti.
8. In zona de protectie a conductelor de gaze (6 m stanga-dreapta fata de axul conductei), sunt interzise circulatia vehiculelor, depozitari de materiale, precum si lucrarile ce ar putea afecta conductele de gaze ingropate.

Conditii generale:

1. Cheltuielile aferente lucrarilor de protejare, deviere si/ sau inlocuire a conductelor de gaze vor fi suportate de beneficiar.
2. In cazul avarierii sau deteriorarii instalatiilor de gaze existente si/sau conductelor Ø 8" Racord Sere Codlea, Ø 20", Ø 14", Ø 10" Punct B - Ghimbav, Ø 10" Codlea - Sf. Gheorghe, Ø 8" Codlea - Bod, Ø 8" Codlea - Feldioara, Ø 12" Persani - Hoghiz, Ø 28" Coroi - Bucuresti, Ø 24" Coroi - Pitesti, Ø 20½" Punct B - Bucuresti (conform planurilor de incadrare in zona anexate la documentatie, vizate de Sector Brasov), veti suporta contravaloarea pagubelor produse, inclusiv cea a pierderilor de gaze naturale si de restabilire a functionalitatii elementelor afectate.
3. Traseul conductelor de transport gaze, figurat pe planurile atasate, este orientativ iar zonele de intersectie si paralelism sunt redade in tabelul anexat.
4. Se va respecta art. 96 din Legea Gazelor nr. 351/14.07.2004, conform caruia beneficiarul constructiei va suporta toate cheltuielile de modificare a traseului conductelor (obtinerea acordurilor proprietarilor/ detinatorilor legali ai terenului de pe traseul unde urmeaza sa fie plasata noua conducta precum si a avizelor autoritatilor competente si a autorizatiei de construire, etc.).
5. Prezentul aviz este valabil 12 luni de la data emiterii.
6. In cazul nerespectarii conditiilor impuse mai sus, avizul isi pierde valabilitatea.
7. Avizul definitiv se va obtine numai dupa finalizarea lucrarilor de protejare, deviere si/ sau inlocuire, dupa caz, a conductelor de gaze.

DEPARTAMENTUL EXPLOATARE ,

Ilie LAȚA



Vizat: Șef Serviciu Tehnic - Avizări,
Florin Gabor

Intocmit: Ing. Daniela Prunas
Copie: Exploatarea Teritoriala Brasov

**TABEL CU INTERSECTIILE SI PARALELISMELE
CONDUCTELOR MAGISTRALE CU**

AUTOSTRADA TRANSILVANIA sector 1A

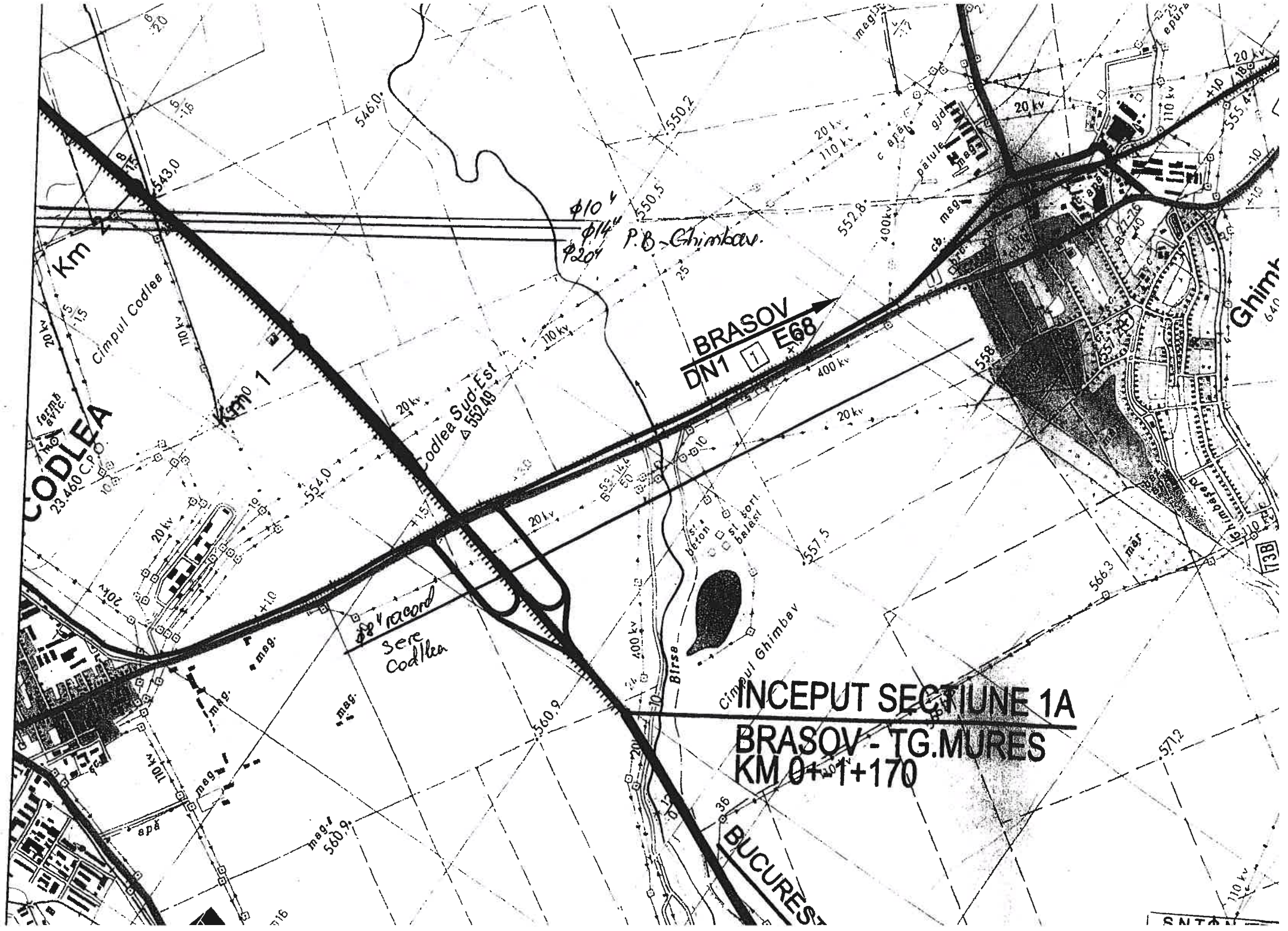
<i>Conducta</i>	<i>Intersectie sau paralelism</i>	<i>Intre Km</i>
Racord SRM Sere Codlea	intersectie	0-1
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	intersectie	1-2
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	intersectie	1-2
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	intersectie	1-2
Conducta Ø10" Codlea-Sf. Gheorghe	intersectie	4-5
Conducta Ø8" Codlea-Bod	intersectie	4-5
Conducta Ø8" Codlea-Feldioara	intersectie	4-5
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	paralelism	9-12
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	paralelism	9-12
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	paralelism	9-12
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	paralelism	17-19
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	paralelism	17-19
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	paralelism	17-19
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	intersectie	29-30
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	intersectie	29-30
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	intersectie	29-30
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	paralelism	29-32
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	paralelism	29-32
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	paralelism	29-32
Conducta Ø12" Persani-Hoghiz	intersectie	29-30
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	intersectie	37-39
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	intersectie	37-39
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	intersectie	27-39
Conducta Ø28" Coroi-Bucuresti	intersectie	43-44
Conducta Ø24" Coroi-Pitesti	intersectie	43-44
Conducta Ø20 ½" Punct B-Bucuresti	intersectie	43-44
Conducta Ø28" Coroi-Bucuresti	intersectie	43-44
Conducta Ø24" Coroi-Pitesti	intersectie	43-44
Conducta Ø20 ½" Punct B-Bucuresti	intersectie	43-44
Conducta Ø28" Coroi-Bucuresti	intersectie	46-47
Conducta Ø24" Coroi-Pitesti	intersectie	46-47
Conducta Ø20 ½" Punct B-Bucuresti	intersectie	46-47
Conducta Ø20" Punct B-Ghimbav	intersectie	47-48
Conducta Ø14" Punct B-Ghimbav	intersectie	47-48
Conducta Ø10" Punct B-Ghimbav	intersectie	47-48

Vizat: Sef Serviciu T-P

G. Cristolovean

Intocmit: Odeta Bucur



BRASOV
DN1 E68

INCEPUT SECTIUNE 1A
BRASOV - TG.MURES
KM 0+170

$\phi 10$
 $\phi 14$
 $\phi 20$
P.B. Ghimbav.

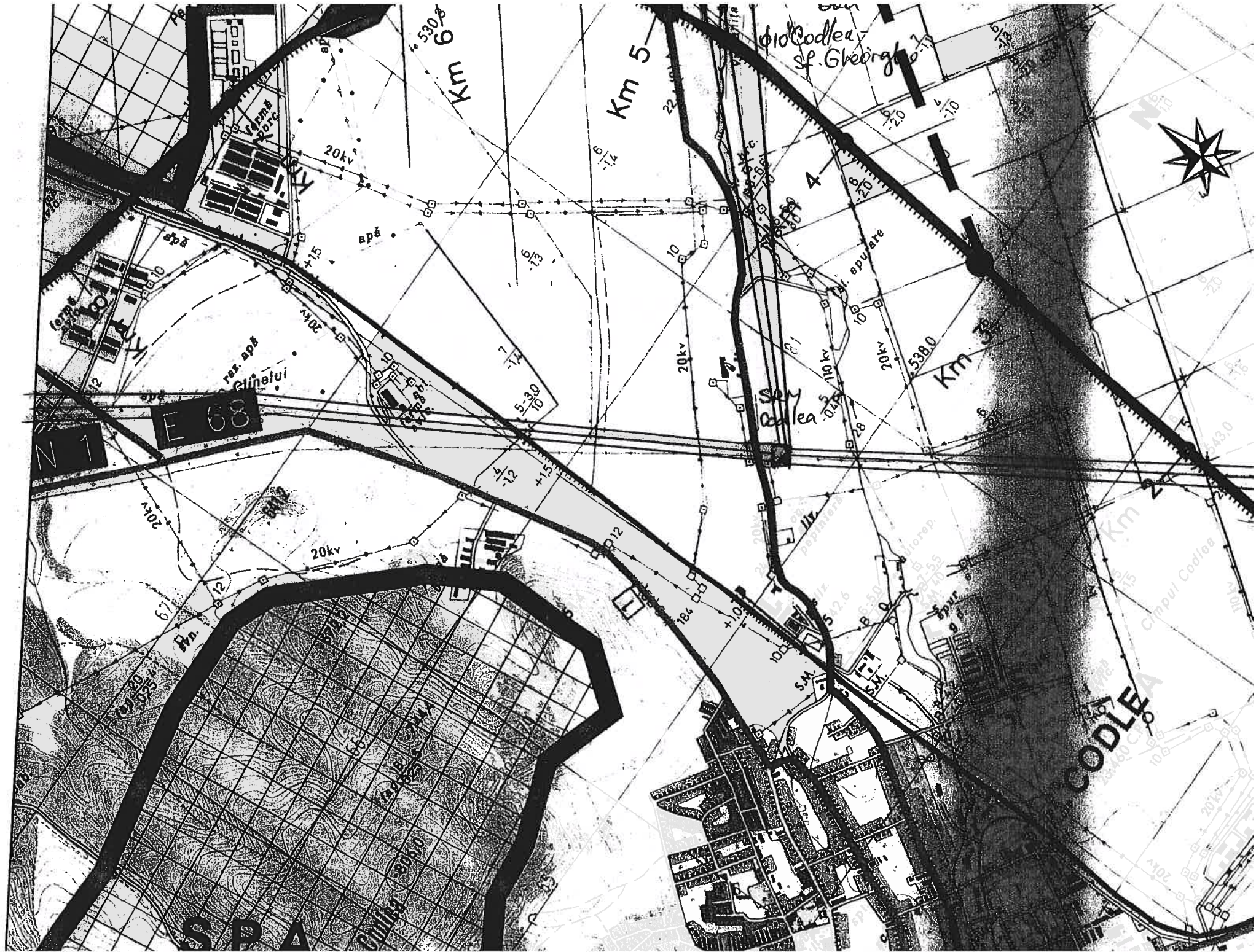
sere
Codlea

BUCURESTI

CODLEA
23.460 C.P.O.

Ghimta
640

SNTA



DJ 1120

CF 200 BRASOV

St. Chimbav

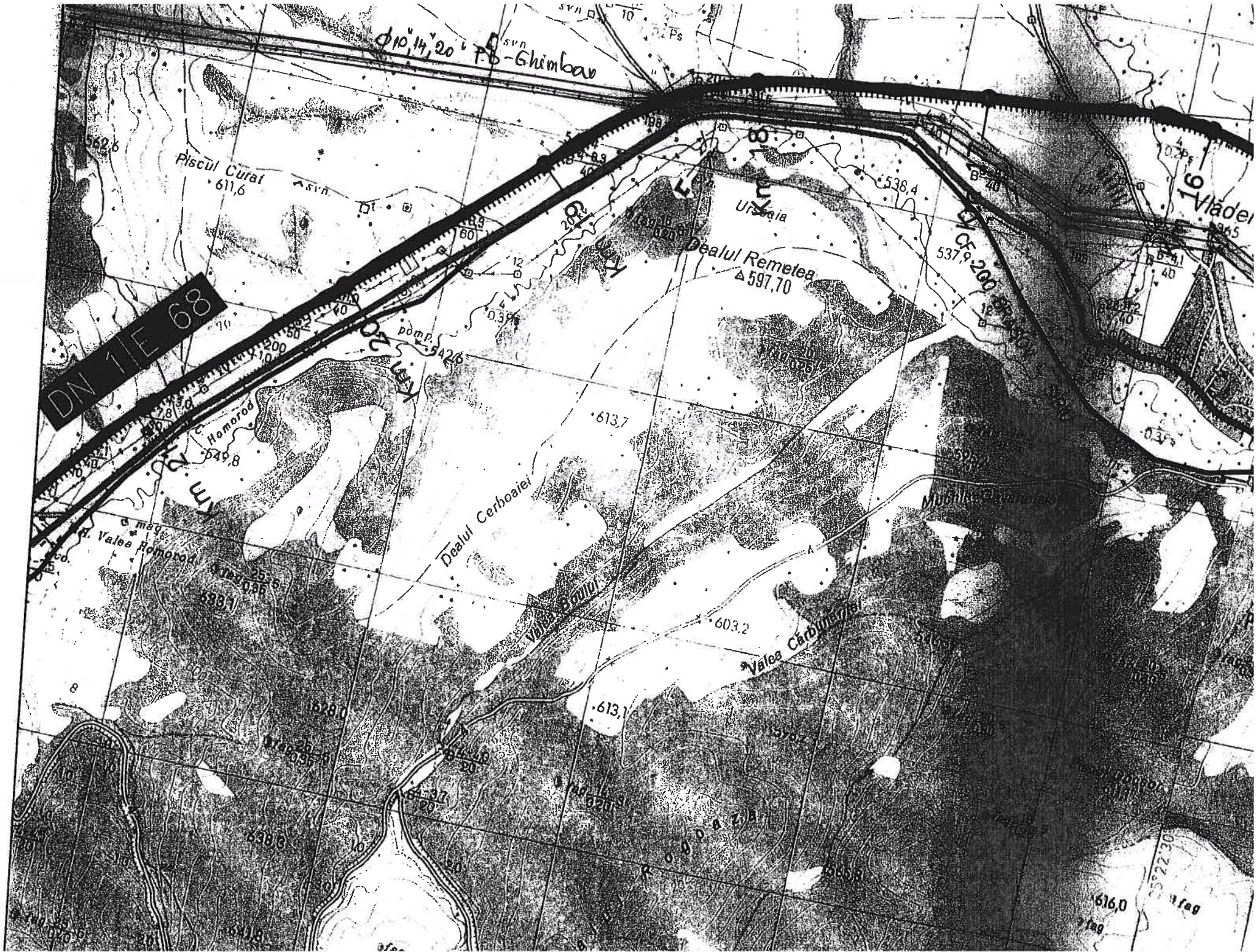
Pașcuța Dealului

Valca Cantonului

SPA

TRANS
MEDIAS
EXPLOATAREA TER
BRASOV
SECTOR 550





DN 11E 20
PB-Ghimbar

DN 11E 68

Piscul Cufat
611.6

Dealul Remetea
597.70

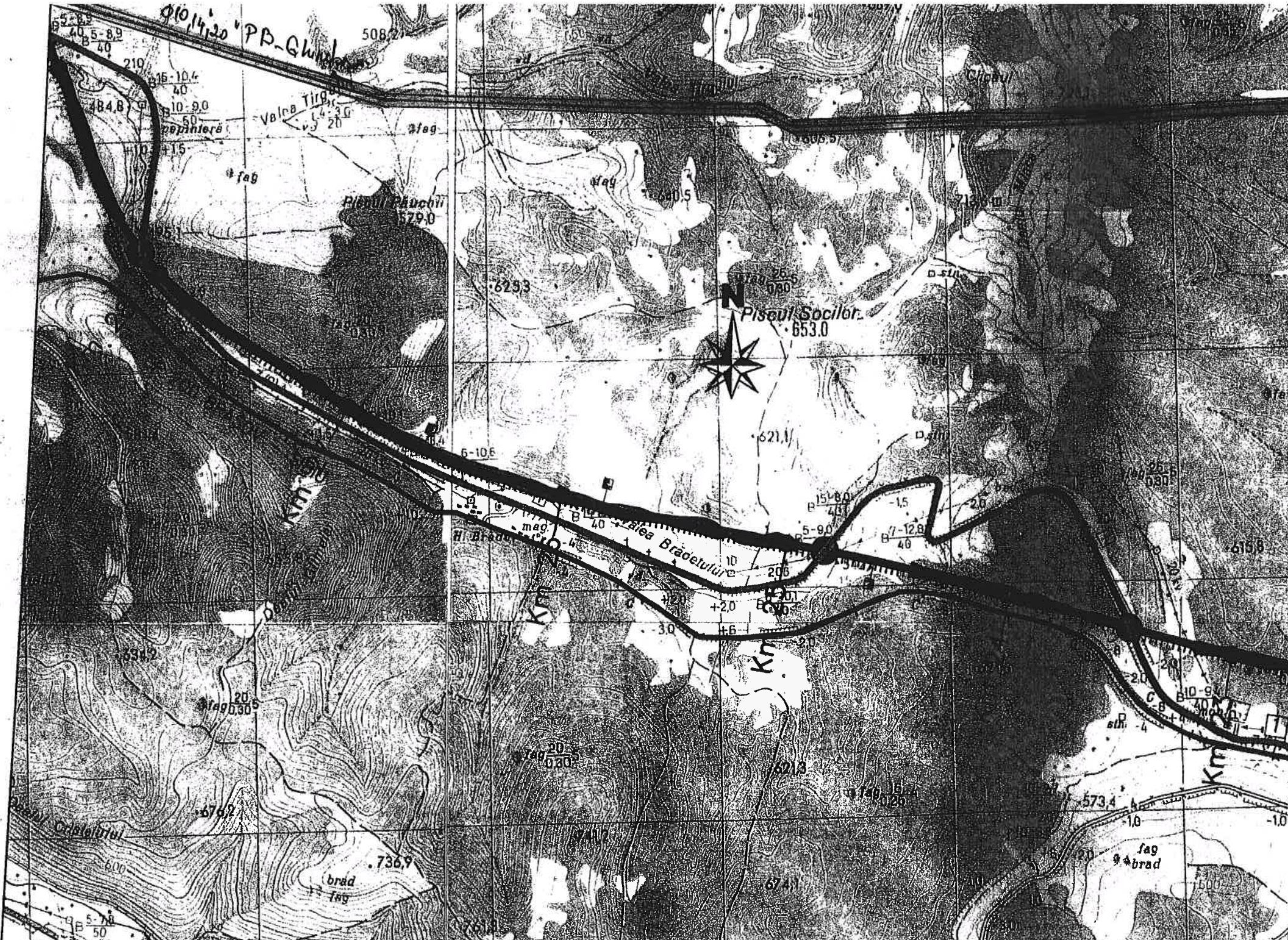
Dealul Cerhoariei

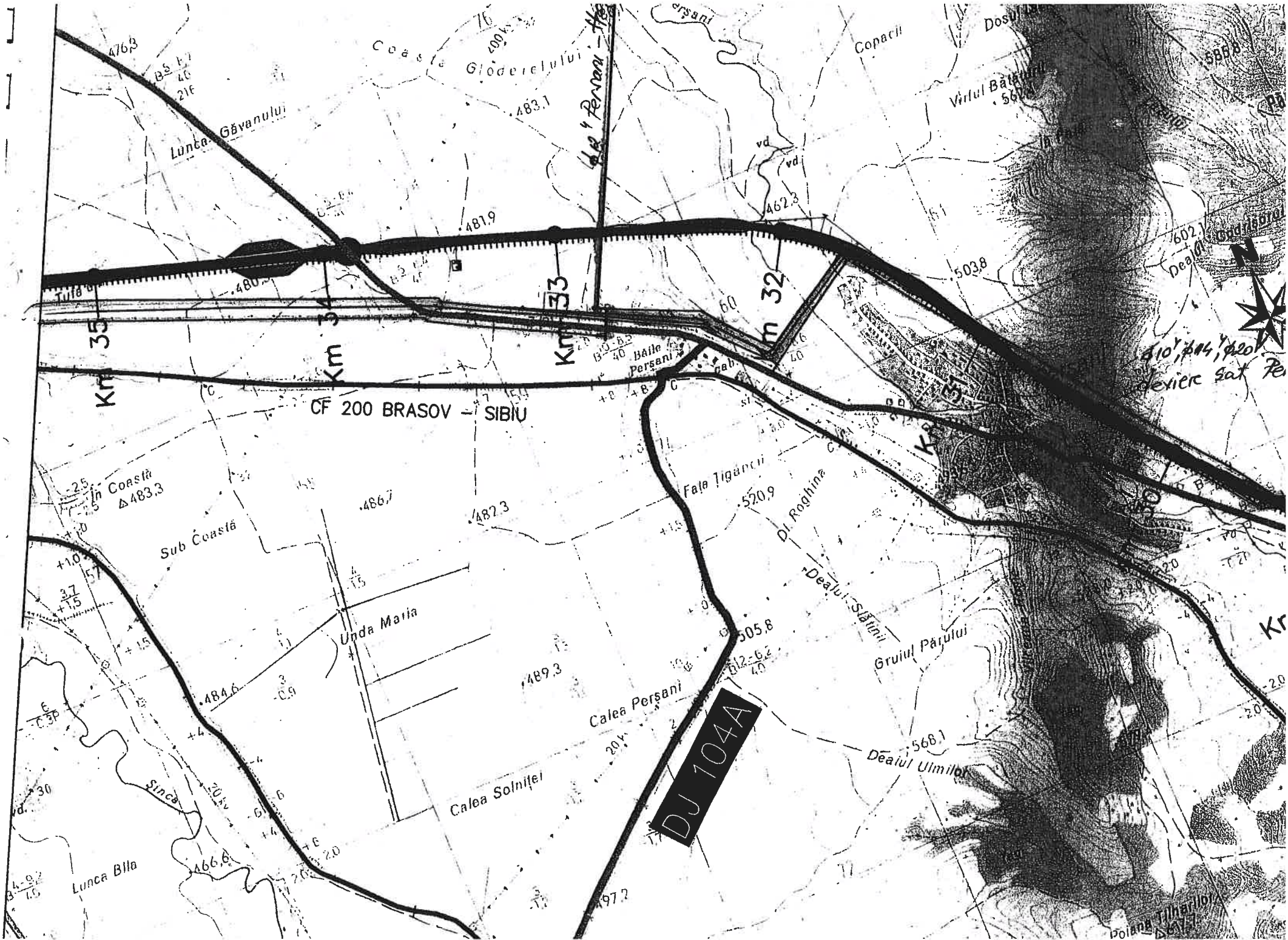
Valea Carbinei

Vlader

616.0

22.30
1969





Km 35

Km 34

Km 33

Km 32

CF 200 BRASOV - SIBIU

DU 104A

Lunca Găvanului

Coasta Glodetelului

Coasta Δ483.3

Sub Coasta

Unda Maria

Calea Solnitei

Calea Persani

Fala Iigancii

Di. Roghina

Dealul Sibinului

Gruiul Părului

Dealul Ulmilor

Dealul
602.1
Deșier sat Fe



Polona Tinerilor

S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.R.L.	
INTRARE	Nr. P1184
TESIRE	
Ziua 11	Luna 08 Anul 2008

Reg. com.: J40/2728/18.02.2008
CUI: 23308833
Capital social - 44.500.000 lei

DISTRIGAZ SUD
RETELE
Grup Gaz de France

Directia DISTRIBUTIE

Punct de lucru : Brasov

Adresa punctului de lucru: Str. Bisericii Romane, Nr. 107A

Serviciul INGINERIE RETEA

Telefon: 0268/471606

Fax: 0268/418554

Serviciul INGINERIE RETEA

Nr. 1498/A Rie. 2320 Data 29.07.2008

Dosar Nr. 1498/a 20.07.2008

Redactat de Floarea Nastase

CATRE,

**C.N.A.D.N.R. SA BUCURESTI prin Director General MIHAI GRECU
STR. DINICU GOLESCU, NR. 38, BUCURESTI**

referitor la " **CONSTRUIRE AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTOR I A
(CRISTIAN - FAGARAS - KM 0+000-48+500 (LOCALITATILE : CODLEA,
DUMBRVITA, SINCA, SERCAIA, MANDRA, JUD. BRASOV)** "

Referitor la solicitarea dvs. Nr. 1498/A/2008, privind emiterea avizului de amplasament in vederea obtinerii "Autorizatiei de Construire - **CONSTRUIRE AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTOR LA 9 CRISTIAN - FAGARAS - KM 0+000 - 48+500 - LOC. CADLEA, DUMBRAVITA, SINCA, SERCAIA, MANDRA, BRASOV** ", va comunicam ca in urma analizei documentatiei se emite:

AVIZ FAVORABIL

in urmatoarele conditii:

1. Pe planul de situatie au fost trasate cu aproximatie retelele de distributie aflate in exploatarea societatii noastre.

Veti respecta - Legea 351/2004, Art. 96 "Pentru protectia obiectivelor/ sistemelor din sectorul gazelor naturale se interzice terfiilor:

a) sa realizeze constructii de orice fel in zona de siguranta a conductelor de gaze naturale; in cazul in care, in mod exceptional, este necesar ca pe terenul pe care este amplasata reseaua de alimentare cu gaze naturale sa se execute constructie, beneficiarul acesteia si/ sau proprietarul vor/ va suporta toate cheltuielile de modificare a traseului retelei si va obtine acordurile definitive ale proprietarilor sau a detinatorilor legali ai terenului de pe traseul unde urmeaza sa fie plasata noua conducta, precum si avizele autoritatilor competente si autorizatia de construire;

b) sa efectueze sapaturi sau lucrari de orice fel sub ori peste conductele de gaze naturale ori in zona de protectie a acestora, fara avizul prealabil al operatorului de sistem;

c) sa depoziteze materiale pe caiile de acces la conducte si in zona de protectie a acestora;

d) sa intervina in orice mod asupra conductelor, echipamentelor si instalatiilor de gaze naturale

2. Conform planului de situatie prezentat, societatea noastra detine retele de distributie medie si redusa presiune (conducte si bransamente PE ingropate la o adancime de 0,9m).

Retelele care vor fi afectate de aceste amenajari, se vor proteja conform prevederilor NT - DPE-01/2004 de catre dvs.

3. Pentru identificarea exacta in teren a retelelor de gaze naturale se vor prevedea sonduje cu sapatura manuala, prin grija beneficiarului.

4. In dreptul conductei sau bransamentului de gaz, sapatura se va executa manual in prezenta unui delegat al societatii noastre.

5. Inainte de inceperea lucrarilor de amenajare in zona de siguranta a retelelor, se va solicita asistenta tehnica si predare de amplasament telefon : 0744 317 207 Lucian Canja , 0749 692 369, Aurel Apóstol ,

La predarea de amplasament proiectantul , constructorul si beneficiarul , impreuna cu reprezentantii societatii noastre Serviciul INGINERIE RETEA si Serviciul EXPLOATARE INTRETINERE vor gasii solutii viabile de protectie si siguranta pentru retele de distributie care ar putea fi afectate de lucraile de amenajare a autostrazii.

6. Pentru sapaturile de construire in zona de siguranta retelelor si deasupra lor se vor executa sapaturi manuale astfel incat sa nu fie afectate si sa nu se deterioreze izolatia.

7. In cazul in care amenajarea terenului in zona de siguranta a conductelor se coboara cota de nivel, dvs. aveti obligatiu sa o reamplasati la cota corespunzatoare astfel incat sa se afle la cel puțin 1m fata de cota finala.

8. Conform NT - DPE - 01/2004 orice modificare se face cu aprobarea scrisa a noastra pe cheltuiuala beneficiarului.

9. In functie de terenul amenajat (asfalt, beton) se vor monta pe aceste retele, rasuflatori de carosabil , pentru controlul si intretinerea lor.

10. In caz de nerespectare a Normativului NT - DPE - 01/2004 si a Legii 351/2004 veti suporta rigurile legii, constand in sanctiuni contraventionale sau penale dupa caz.

11. Pe toata durata lucrarilor de amenajari in zona de siguranta a conductelor veti solicita asistenta tehnica pana la receptia lucrarilor de modernizare la telefon: 0744 317 207; Dl Lucian Canja, 0749 692 369; Dl. Aurel Apostol, .

12. In cazul avarierii sau deteriorarii conductei si / sau instalatiilor existente, veti suporta contavaloarea pagubelor produse, inclusiv cea a pierderilor de gaze naturale si de restabilire a functionalitatii elementelor afectate.

13. In cazul in care nu veti respecta conditiile impuse, veti suporta consecintele Legislatiei in vigoare , societatea noastra fiind exonerata de orice raspundere in cazul producerii de accidente.

Anexat va restituim un exemplar din planul de situatie, cu mentiunea ca prezentul aviz nu tine loc de autorizatie si este valabil 12 luni.

DIRECTOR,
Nicolae Ungureanu



INGINERIE RETEA
Olivia Voinescu

Itocmii,
Floarea Nastuse



Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Țara Bârsei” al județului Brașov

Către,

C.N.A.D.N.R. SA
București, b-dul Dinicu Golescu , nr.38, bl.3, etaj 8, sectorul 1

Ca urmare a cererii de avizare privind securitatea la incendiu pentru “PAC – AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTORUL 1A CRISTIAN-FĂGĂRAȘ, km 0+000 – 48+500”, jud Brașov, conform certificatului de Urbanism nr.157/11.04.2008, vă informăm că investiția propusă nu se încadrează în categoriile construcțiilor și amenajărilor care se supun avizării/autorizării privind securitatea la incendiu, aprobate prin HGR nr.1739/2006, art. 1, deci nu se impune emiterea avizului.

Menționăm ca aveți obligația respectării normelor și prevederilor legale în vigoare privind apărarea împotriva incendiilor.

Cu stimă,


INSPECTOR ȘEF,
Col. 
Stelian RECHTEAN

SE CONSILIER CONSTRUCT SRL

Inspectoratul pentru situatii de urgenta
"Tara Barsei" al Jud. Brasov

(PROIECTANT)

FISA TEHNICA

in vederea emiterii Acordului Unic.
pentru avizul privind PREVENIREA SI STINGEREA INCENDIILOR,

1. DATE DE IDENTIFICARE A OBIECTIVULUI DE INVESTITII

- 1. - Denumire(*1) AUTOSTRADA TRANSILVANIA BECTOR LA CRISTIAN-FĂGĂRAȘ Km 0+000 - 48+500
- 2. - Amplasament(*1) Mun. Calcea, Com. Numbrovița, Simeu, Sencăuș, Mândria - Jud. BRAȘOV
- 3. - Beneficiar(*1) COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRAZI SI ALUMIN. NAȚIONALĂ DIN ROMÂNIA
- 4. - Proiect(*1) nr. DN 12E/2010 Elaborator(*1) SC CONSILIER CONSTRUCT SRL - BUCUREȘTI

2. CARACTERISTICILE TEHNICE SPECIFICE ALE INVESTITIEI(*1)

- (in functie de tipul de constructie)
- civila (inalta, foarte inalta, obismuita);
 - de productie si / sau depozitare (monobloc, biindata, obismuita);
 - arie construita $A_c =$ _____ mp;
 - arie desfasurata $A_d =$ _____ mp;
 - numarul compartimentelor de incendiu NU ESTE CAZUL
 - ariile compartimentelor de incendiu NU ESTE CAZUL
 - regimul de inaltime a constructiei, compartimentelor de incendiu (S+M+P+E, 1,2,3 etc.) inaltimea fata de terenul carosabil _____ m;
 - volumul constructiei (compartimentelor de incendiu _____ mc);
 - utilizatorii constructiei
 - oameni (capacitate maxima simultana in cladire, compartiment si pe niveluri);
 - tipuri si capacitati de depozitare (pentru depozite);
 - caracteristici ale proceselor tehnologice (pentru productie)
 - numarul cailor de evacuare;
 - nivelul riscului de incendiu (categoria de periood de incendiu) al constructiei (compartimentului de incendiu) sau instalatiei tehnologice;
 - gradul de rezistenta la foc;
 - distante de siguranta intre cladiri (masuri constructive cand nu sunt asigurate);
 - sisteme de evacuare a fumului (dupa caz, a gazelor fierbinti);
 - cai de acces, evacuare si interventie;
 - caracteristici functionale (realizare gabarite, trasee, marcare); se respecta gabaritele conform normativelor
 - caracteristici ale oailor interioare de marcare (alostnire, tip, timp de evacuare, gabarite, iluminat de siguranta, marcare); nu este cazul
 - asocenoare de interventie (capacitate, numar, caracteristici, amplasare, sursa de alimentare de rezerva, timp de siguranta si supravietuire);
 - echiparea si dotarea cu mijloace tehnice p.s.i. spatiile de parcare si controlul intretinerii vor fi echipate conform normelor.
 - sisteme, instalatii si dispozitive de semnalizare, alarmare si alertare in caz de incendiu (tip, actionare, timp de alarmare si alertare, zone protejate);
 - sisteme, instalatii si dispozitive de limitare si stingere a incendiilor (tip, actionare, debit presiune, rezerva, surse de alimentare, timp normal de functionare, zone echipate);
 - stingatoare si alte aparate de stins incendii (tip, numar, mod de amplasare); conform normativelor
 - conditii pentru asigurarea interventiei:
 - surse de alimentare (cu apa, alte substante de stingere, zone protejate);
 - asigurarea serviciului de pompieri (cand este obligatoriu, categoria si dotarea acestuia)

3. - MODUL DE INDEPLINIRE A CERINTELOR AVIZATORULUI (*1)

Se va specifica: se asigura conditiile pentru siguranta la foc
> sunt indeplinite conditiile tehnice pentru cerinta de calitate siguranta la foc

4. MODUL DE INDEPLINIRE A CONDITIILOR SI RESTRICȚIILOR IMPUSE (*1)

- documentale, vizate spre neschimbare, prevazute in opis, fac parte integranta din avizul p.s.i, anexat prezentei Fise tehnice;
- avizul p.s.i si Fisa tehnica isi pierd valabilitatea daca, in termen de 2 ani, nu au fost incepute lucrarile de executie prevazute in documentatia tehnica.

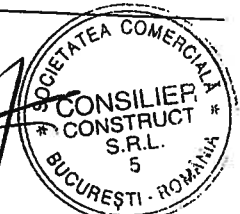
ING. TIBERIU GOMBOȘ - DIRECTOR PROIECTARE

INTOCMIT(*2)

5. Vazand specificarile prezentate in FISA TEHNICA privind modul de indeplinire a cerintelor de avizare, precum si documentatia depusa pentru autorizare (PAC/PAD/POE), se acorda:

AVIZ FAVORABIL

in vederea emiterii Acordului unic fara cu urmatoarele conditii(*3)



(*3) Col. Rechitean Stelian
(nume, prenume, semnatura)

L.S.

Data: _____



REGIA NAȚIONALĂ A PĂDURILOR -ROMSILVA
DIRECȚIA SILVICĂ BRAȘOV

Str.Closca nr.31 , Brasov-500000
Tel. 0268/415770, fax 0268/475678,
dsbrasov@rosilva.ro

Nr. 4/12 din 28.07.2008

9

CATRE
S.C.CONSILIER CONSTRUCT S.R.L.
BUCURESTI

La adresa dumneavoastra nr.P 1892/25.07.2008 prin care solicitati *Avizul* nostru pentru obiectivul *Servicii de proiectare si asistenta tehnica pentru Sectiunea 1A Cristian-Fagaras a autostrazii Transilvania Brasov- Bors* va comunicam *Acordul de principiu* cu urmatoarele precizari :

- Situatia juridica a terenurilor forestiere a fost afectata de Legea nr.247/2005 ;
- Pentru ocuparea definitiva sau temporara de teren din fondul forestier national se vor intocmi documentatii conform *Notei Ministrului agriculturii padurilor si dezvoltarii rurale nr.25697/VL/03.03.2006* modificata de *scrisoarea MADR nr.20314/DI/05.05.2008* anexate.

DIRECTOR
ING.ADRIAN APOSTU

Red.ing.SI
28.07.2008

25694/14/03.03.2006

Se aprobă,

MINISTRU

Gheorghe FLUTUR



Propun aprobarea,
Secretar de Stat

Vasile LUPU

NOTA

privind conținutul documentațiilor întocmite pentru scoaterea definitivă sau temporară de terenuri din fondul forestier național, prelungirea termenului de scoatere temporară și restituirea garanțiilor depuse în fondul de ameliorare a fondului funciar.

În baza prevederilor Legii nr. 18/1991 republicată, cu completările și modificările ulterioare, ale prevederilor Legii nr. 26/1996-Codul Silvic, cu completările și modificările ulterioare, ale prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 96/1998 republicată, cu completările și modificările ulterioare și ale prevederilor O.M. nr. 58/2003, conținutul documentațiilor ce se întocmesc pentru scoaterea definitivă sau folosirea temporară a suprafețelor din fondul forestier, prelungirea termenului de folosire temporară și restituirea garanțiilor depuse în fondul de ameliorare a fondului funciar, este următorul:

a) Pentru terenuri forestiere cu suprafață până la 1,0 ha, aprobarea se emite de inspectoratul teritorial de regim silvic și de vânătoare.

Documentațiile vor conține:

1. Solicitarea beneficiarului de scoatere definitivă sau temporară a terenului din fondul forestier național, adresată inspectoratului teritorial de regim silvic și de vânătoare, în raza căruia se află terenul solicitat pentru scoatere din fondul forestier;
2. Memoriu justificativ privind necesitatea scoaterii terenului din fondul forestier național;
3. Plan de încadrare în zonă;
4. Plan de situație al amplasamentului care urmează a fi ocupat precum și, după caz, a terenului care se predă în compensare. Din plan să rezulte

- situația terenului înainte de a fi scos din fondul forestier, precum și după ce va fi realizat obiectivul pentru care s-a solicitat scoaterea.
5. Fișa tehnică de transmitere-defrișare, întocmită și aprobată în conformitate cu prevederile OM 58/2003. În cazul scoaterii definitive de terenuri din fondul forestier cu compensare, se vor întocmi fișe tehnice și pentru terenurile oferite în compensare. În situația în care scoaterea terenului din fondul forestier se face cu compensare parțială, pentru terenul care va fi scos din fondul forestier se vor întocmi două fișe tehnice: o fișă tehnică a terenului compensat și respectiv o fișă tehnică pentru terenul necompensat.
 6. Studiu pedostațional pentru terenurile oferite în compensare, în cazul solicitărilor de scoatere definitivă cu compensare, întocmit de unități abilitate;
 7. Extras de carte funciară și fișa bunului imobil pentru terenul care se oferă în compensare în cazul solicitărilor de scoatere definitivă de terenuri din fond forestier cu compensare echivalentă sau parțială ca suprafață și bonitate;
 8. Avizul Regiei Naționale a Pădurilor- Romsilva pentru terenurile forestiere proprietate publică a statului sau acordul proprietarului pentru terenurile forestiere altele decât cele din proprietatea publică a statului.
 9. Acord de mediu sau fișa tehnică întocmită pentru obținerea acordului de mediu aprobată de către agenția de protecție a mediului, după caz.
 10. Copie după documentul de plată a taxei de scoatere definitivă sau a garanției pentru folosirea temporară, în conformitate cu prevederile art. 92, alin. (4) sau a art. 93 din Legea nr. 18/1991 republicată.

b) Pentru terenuri forestiere cu suprafața peste 1,0 ha, inclusiv, aprobarea se emite de autoritatea publică centrală care răspunde de silvicultură, prin ordin al ministrului.

Documentațiile vor conține:

1. Solicitarea beneficiarului de scoatere definitivă sau temporară a terenului din fondul forestier național, adresată autorității publice centrale care răspunde de silvicultură;
2. Memoriu justificativ privind necesitatea scoaterii terenului din fondul forestier național;
3. Plan de încadrare în zonă;
4. Plan de situație al amplasamentului care urmează a fi ocupat precum și, după caz, a terenului care se predă în compensare. Din plan să rezulte situația terenului înainte de a fi scos din fondul forestier, precum și după ce va fi realizat obiectivul pentru care s-a solicitat scoaterea.
5. Fișa tehnică de transmitere-defrișare, întocmită și aprobată în conformitate cu prevederile OM 58/2003. În cazul scoaterii definitive de terenuri din fondul forestier cu compensare, se vor întocmi fișe tehnice și pentru terenurile oferite în compensare. În situația în care scoaterea terenului din fondul forestier se face cu compensare parțială, pentru terenul care va fi scos din fondul forestier se vor întocmi două fișe



pentru terenul necompensat.

Fișele tehnice vor fi vizate de către inspectoratul teritorial de regim silvic și de vânătoare.

6. Studiu pedostational pentru terenurile oferite in compensare, in cazul solicitărilor de scoatere definitivă cu compensare, intocmit de unități abilitate;
7. Extras de carte funciară și fișa bunului imobil pentru terenul care se oferă în compensare în cazul solicitărilor de scoatere definitivă de terenuri din fond forestier cu compensare echivalentă sau parțială ca suprafață și bonitate;
8. Avizul Regiei Naționale a Pădurilor- Romsilva pentru terenurile forestiere proprietate publică a statului sau acordul proprietarului pentru terenurile forestiere altele decât cele din proprietatea publică a statului.
9. Avizul inspectoratului teritorial de regim silvic și de vânătoare.
10. Acord de mediu sau fișa tehnică intocmită pentru obținerea acordului de mediu aprobată de către agenția de protecție a mediului, după caz.
11. Copie după documentul de plată a taxei de scoatere definitivă sau a garanției pentru folosirea temporară, în conformitate cu prevederile art. 92, alin. (4) sau a art. 93 din Legea nr. 18/1991 republicată.

Documentațiile prevăzute la punctele a) și b) vor conține in plus:

- avizul Academiei Române în cazul în care amplasamentul este cuprins într-o rezervație/arie protejată.

- angajament scris din partea beneficiarului că in termen de 2 ani vor fi efectuate lucrările de împădurire, in cazul terenurilor proprietate privată pentru care s-a solicitat scoaterea definitivă cu compensare echivalentă sau parțială

c) Pentru prelungirea scoaterii temporare. Documentațiile vor conține piesele înscrise la punctele a) sau b), după caz, mai puțin Acordul de mediu. Documentațiile se vor depune la autoritatea competentă să aprobe scoterea temporară a terenului, cu cel puțin 30 de zile înainte de expirarea termenului anterior de scotere temporară.

d) Pentru recuperarea garanțiilor depuse în fondul de ameliorare a fondului funciar :

1. Solicitarea de restituire a beneficiarului, cu precizarea numărului de cont și a băncii unde se dorește restituirea sumei
2. Copia aprobării de scoatere temporară.
3. Copia documentului cu care a fost achitată garanția.
4. Procesul verbal de reprimire în circuitul silvic a terenului forestier vizat de ITRSV.
5. Avizul inspectoratului teritorial de regim silvic și de vânătoare pentru restituirea garanției și a dobânzilor aferente.

In funcție de situație se pot solicita și alte acte, in completare la documentațiile prevăzute la punctele a), b), c) și d).



Anexele nr. 1-5 fac parte integrantă din prezenta notă, astfel:

Anexa 1 – Aviz pentru scoaterea definitivă de terenuri din fondul forestier național, pentru suprafețe mai mari de 1 ha;

Anexa 2 – Decizie pentru scoaterea definitivă de terenuri din fondul forestier național, pentru suprafețe mai mici de 1 ha;

Anexa 3 – Aviz pentru scoaterea temporară de terenuri din fondul forestier național, pentru suprafețe mai mari de 1 ha;

Anexa 4 – Decizie pentru scoaterea temporară de terenuri din fondul forestier național, pentru suprafețe mai mici de 1 ha;

Anexa 5 – Schema procedurii de scoatere definitivă sau temporară de terenuri din fondul forestier național.

La data aprobării prezentei NOTE își încetează aplicabilitatea dispozițiile NOTEI nr. 119148/14.02.2002.

CONSILIER MINISTRU

Grigore CALOIAN



Director

Dănuț IACOB





MINISTERUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE

Cabinet Secretar de Stat

Bd. Carol I nr 24, București

20314/61/5-05-2008

91

Regia Națională a Pădurilor - ROMSILVA
Domnului Manager - Director General Dan Ioan ALDEA

Referitor la scrisoarea dumneavoastră nr. 11330/D.I.A./18.04.2008 prin care ne solicitați precizări privind metodologia de calcul a obligațiilor financiare pentru scoaterea definitivă sau temporară a unor terenuri din fondul forestier național, precum și competențele de aprobare ale acestora, vă comunicăm următoarele:

1. *Ordinul nr. 58/30.01.2003 pentru aprobarea Metodologiei de calcul al taxei, garanției, contravalorii terenului, chiriei, contravalorii pierderilor de creștere și al celorlalte obligații financiare pentru scoaterea definitivă sau temporară a unor terenuri din fondul forestier național și a metodologiei de finanțare și de executare a lucrărilor de instalare a vegetației forestiere și de întreținere a acesteia, până la realizarea stării de masiv, ca act normativ subsecvent Ordonanței Guvernului nr. 96/1998 republicată cu modificările și completările ulterioare, rămâne în vigoare până la elaborarea unui alt ordin, conform prevederilor Art. 138 din Legea nr. 46/2008 - Codul Silvic-*

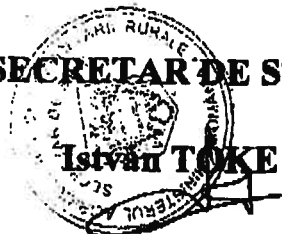
Precizăm că valabilitatea acestui ordin se referă strict la formulele de calcul și semnificația termenilor utilizați, celelalte prevederi fiind valabile doar în măsura în care nu conțin dispoziții contrare Legii nr. 46/2008 - Codul Silvic - așa cum prevede Art. 139. lit. j) al codului.

2. Până la data prezentei nu au fost emise delegări de competență conducătorilor subunităților teritoriale de specialitate ale autorității publice centrale care răspunde de silvicultură, pentru aprobarea solicitărilor de scoatere definitivă sau de ocupare temporară de terenuri din fondul forestier până la suprafața de 1 ha.

Vă vom informa în timp util în cazul emiterii acestor delegări.

Cu stimă,

SECRETAR DE STAT



ADMINISTRATIA NATIONALA "APELE
ROMÂNE"



DIRECȚIA APELOR OLT

Remus Bellu , nr.6, -Rm. Valcea , Valcea, România
tel.:+40-250-739840; fax:+40-250-738255
e-mail:dispecer@dao.rowater.ro
<http://www.directiaapelorolt.ro>
COD FISCAL: RO 018264803; COD IBAN:
RO40TREZ6715025XXX003637



Nr. intrare: P1060/23.07.
2008

F-AA-14

90

AVIZ DE GOSPODĂRIRE A APELOR

Nr.47 din 04.07.2008

privind: AUTOSTRADA Brașov - Cluj - Borș. Sectorul 1: Brașov-Tg. Mureș.
Tronsonul 1 A Codlea - Făgăraș.

Date generale și localizare obiectiv

- Bazin hidrografic : Olt (VIII.1)
- Cursul de apa (denumire si cod cadastral): Valea Calda (necadastrat)
Valea Geamana(necadastrat)
Pr. Homorod(VIII..151)
Pr. Hamaradia(VIII.1.51)
Valea Popalnica(VIII.1.51.1)
Valea Cumetriei(necadastrat)
Valea Trestioarei(necadastrat)
Pr. Persani(VIII.1.78)
Pr. Sercaia(VIII.1.80)
Pr. Zambrita(necadastrat)
Pr. Balus(necadastrat)
Pr. Urasii(VIII.1.81)
Pr. Mandra(VIII.1.83)
Pr. Iazului(VIII..84)
- Judetul : Brasov
- Localitatile din zona : Codlea,
Ghimbav, Dumbravita, Vladeni, Persani, Vad,
Sercaia, Mandra
- Ordonator principal de credite : Ministerul Transporturilor
- Autoritatea contractantă : Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri
Nationale din Romania S.A. – Directia Regionala de
Drumuri si Poduri Brasov
- Proiectant general : POYRY GMBH
- Proiectant de specialitate : SC CONSILIER CONSTRUCT SRL

I. Caracterizarea zonei de amplasare

II.1. Date hidrologice de baza:

Apa subterana apare atat sub forma de infiltratii cat si ca nivel hidrostatic. Prezenta apelor subterane este strans legata de morfologia terenului, ele aparand mai frecvent in zonele de terasa sau lunca. Adancimea de aparitie a apei subterane variaza in limite largi, intre 3.00 si 15.00m.

II 2. Date hidrogeologice si hidrochimice:

Perimetrul lucrarii apartine zonei montane a Persanilor, cuprinzand roci cristaline mezozoice: filite, sisturi sericito-cloritoase, euartite, gnaisuri oculare, acoperite partial sau total de cu sedimente paleogene reprezentate prin calcare, conglomerate, sisturi argiloase, marne, gresii.

Depresiunea Brasovului se cantoneaza de la baza versantului estic al Persanilor, fiind constituita din formatiuni sedimentare fluvio - lacustre de varsta Pliocen superior — Cuaternar, alcatuite din nisipuri, pietrisuri, argile, marne, uneori cu intercalatii carbunoase. Pe tronsonul studiat, autostrada strabate doua unitati morfologice distincte: Depresiunea Brasovului si Muntii Persani.

Depresiunea Brasovului, formata la sfarsitul Pliocenului si inceputul Cuaternarului reprezinta o zona de scufundare tectonica intre Muntii Persani si Muntii Baraolt, cu ramificatii de golfuri sau culoare depresionare (Zarnesti — Rasnov, Vladeni si Maierus). Depresiunea are aspectul unei campii intinse aluvio -proluviale (sesuri aluviale joase, terase, piemontari si glacisuri), cu altitudini de 500-600m, bine inchise de inaltimile muntilor inconjuratori.

Muntii Persani depasesc rar 1000m (Magura Codlei - 1292m, Cetatii - 1104m) reprezentand o treapta montana joasa, usor de strabatat. In cadul Muntilor Persani se pot delimita trei compartimente: Persanii sudici, intre Barsa Gosatului si pasul Persani.

II 3. Date privind seismicitatea zonei

Din punct de vedere seismic, valoarea de varf a acceleratiei pentru perimetrul dat este $a_g = 0.20g$, conform P100-1/2006, pentru cutremure avand mediul de recurenta $IMR = 100$ de ani; valoarea perioadei de colt este $T_c = 0.7$ s, conform P100-1/2006.

Conform hartii cu macrozonarea seismica a teritoriului Romaniei, din SR 11.100/1-93, traseul autostrazii se incadreaza in gradul 7/1 (MSK).

III . Scopul investitiei si elemente de coordonare

Programul de realizare a retelei de autostrazi in Romania are in vedere o repartizare relativ uniforma a traseelor pe teritoriul tarii dar si o esalonare a executiei pe etape, in functie de directiile prioritare si de rentabilitatea lucrarilor. Autostrada Brasov - Targu Mures - Cluj - Oradea a carei proiectare este in studiu si autostrada Bucuresti - Brasov vor asigura legatura intre Romania si tarile din central si vestul Europei.

IV. Analiza influentei lucrarilor proiectate asupra regimului de curgere a apelor:

- asupra regimului apelor de suprafata: realizarea lucrarilor de poduri si, de amenajare a albilor si aparare a malurilor s-a efectuat conform Deciziei CNADNR nr. 144 din data de 19.05.2006 si a prevederilor din Legea apelor nr. 107 cu modificarile si completarile aduse la zi pina in anul 2007.
- asupra regimului apelor subterane: nu este cazul
- asupra obiectivelor existente in zona: imbunatatirea scurgerii apelor si stabilizarea albilor
- asupra obiectivelor programate a se realiza: siguranta circulatiei rutiere pe drumul expres Sibiu - Fagaras.

IV. Caracteristicile principale ale investitiei

4.1. Suprafata si situatia juridica ale terenului care urmeaza sa fie ocupat.

Intreaga suprafata a traseului prezentului studiu de fezabilitate se afla pe teritoriul administrativ al judetului Brasov. Suprafetele ce necesita a fi ocupate pentru realizarea autostrazii sunt de cca. 268ha din care 185ha ocupate de culoarul autostrazii si 83ha pentru noduri, intersectii si spatii de servicii.

Din acest total, aproximativ 76% reprezinta teren arabil si pasuni, si cca 24% padure.

Din punct de vedere al terenurilor ce trebuie achizitionate, se pot evidentia doua categorii:

- terenuri ocupate definitiv (aflate in interiorul imprejuririi)
- terenuri ocupate temporar (cele care vor constitui gropi de imprumut, depozite, organizari de santier, constructii provizorii, etc.)

4.2. Structura constructiva

Dintre aceste prescriptii de proiectare, elementele definitive ale proiectului pot fi considerate:

- Viteza de proiectare:
 - 120 km/h in zone cu relief putin accidentat; 100 km/h in zone cu relief accidentat; 80 km/h in zone cu relief foarte accidentat
- Latimea platformei: 26m

- Adoptarea pe benzile de stationare de urgenta a aceeiasi structuri rutiere ca si pe suprafata carosabila
- Relizarea unei inaltime de rambleu pe rampele podurilor de maxim 10m
- Pasajele peste autostrada sa fie construite cu pila in zona mediana a autostrazii
- Utilizarea cu precadere in cazul podurilor de pe autostrada a grinzilor prefabricate de tip U cu lungime de 30 sau 40m.

4.3 Traseul in plan

Sectiunea 1A Brasov - Fagaras are o lungime de 48,410 km si se desfasoara integral pe teritoriul judetului Brasov.

In conformitate cu normele tehnice elementele geometrice ale traseului in plan orizontale, corelate cu cele in plan vertical, au fost stabilite pentru o viteza de proiectare de 120 km/h.

Traseul tronsonului de autostrada Brasov - Fagaras are ca punct de pornire zona intersectiei cu DNI (aproximativ km 178+800), situata la 1,5 km est de Codlea. Tot in aceasta pozitie este traversata si caia ferata CF200 Brasov - Oradea. Amenajarea nodului rutier urmeaza a se executa la sud de DNI Brasov -Targu-Mures si CF 200 Brasov - Oradea, acesta fiind inclus in actualul proiect.

In continuare, traseul autostrazii ocoleste pe la est localitatea Codlea (la aproximativ 2 km) si la circa 2,5 km sud localitatea Dumbravita.

La km 4+000 s-a prevazut posibilitatea amenajarii in perspectiva a nodului rutier cu varianta de drum expres de ocolire a municipiului Brasov, aceasta din urma fiind numai in stadiu de proiect.

Continuitatea drumului judetean DJ112A Codlea - Halchiu intersectat la km 4+900 se asigura printr-un pasaj cu lungimea de 21,00 m.

In continuare traseul autostrazii vireaza pe directia est - vest, intersectind DC44 (DNI -Dumbravita) la km 8+800. Continuitatea acestei cai de comunicatii este asigurata prin realizarea unui pasaj peste autostrada cu lungimea de 72,00m.

La km 8+131 traseul autostrazii traverseaza calea ferata CF 200 Brasov - Oradea printr-un pasaj cu lungimea de 270m.

In continuare traseul se desfasoara pe un culoar cuprins intre de DNI si Dealul Frumos, intersectind din nou calea ferata CF200 la km 14+082. Pasajul in lungime de 440m traverseaza si Valea Hamaradia.

Pe aceasta zona se traverseaza o serie de vai intre care valea Calda (km 9+400, lungime pod L=160 m), valea Seaea (km 10+865, lungime pod L=120 m), Valea Geamana (km 12+270, lungime pod L=880 m) cit si o serie de canale de irigatii.

Dupa intersectarea denivelata a drumului judetean DJ112 Vladeni - Dumbravita (km 14+665) si ocolirea pe la nord a localitatii Vladeni (la aproximativ 0,6 km), traseul autostrazii are o orientare generala nord - vest. Pe sectoral km 18+000 - km 23+000 acesta se desfasoara relativ paralel cu DNI. Sunt traversate Valea Hamaradia (km 16+550, lungime pod L=40 m), Valea Popilnica (km 18+475, lungime pod L=30 m), Valea Cumetrei (km21+160, lungime pod L=30 m) si Valea Trestioarei (km22+158, lungime pod L=150 m).

Sectoral km 23+000 - km 25+500 este unul deosebit de dificil din punctul de vedere al caracteristicilor reliefului traversat. Traseul se desfasoara la sud de calea ferata CF200, interseetata la km 23+841 si km 24+989.

In sectiunile de traseu aflate la est, respectiv vest de zona de traversare a versantului nordic al Dealului Setului, se intersecteaza pe distante scurte cai de comunicatii si cursuri de apa.

Astfel:

- traversarea Vaii Homorod (Km 23+510), a drumului national DNI (Km 23+625) si a caili ferate CF200 (km 23+841) se face printr-un pasaj cu lungimea de 520m.
- traversarea CF200 (km 24+989), Vaii Bradet (km 25+270) si a drumului national DNI (km 25+400) se face printr-un pasaj cu lungimea de 400m.

Pe tronsonul cuprins intre km 23+950 - km 24+400 (L= 450m) traseul autostrazii se desfasoara aproximativ paralel cu tunelul de cale ferata. Distantele interax intre cele doua cai de comunicatii pe aceasta zona au valori aproximative cuprinse intre 80 - 105m.

Pe sectoral km 25+500 - km 30+500 este urmarit in general culoarul drumului national DNI, situandu-se fata de acesta la nord la circa 60 - 100m. Exceptie face tronsonul km 28+200 - km 29+500 unde autostrada se situeaza la sud de DNI.

La km 28+450 acesta este traversat de un pasaj cu lungimea de 280 m. Continuitatea DNI la km 29+550 este asigurata prin constraierea unui pasaj peste autostrada cu lungimea de 92 m.

Localitatea Persani este ocolita pe la nord-est pe un coridor aflat intre aceasta si Dealul Codrisorului intersectind DNI la km 34+200.

Dupa ocolirea pe la nord a localitatii Persani, pentra a ajunge la sud de Mindra (aproximativ km 44+500), traseul autostrazii ocoleste localitatea Vad pe la circa 800m nord, intersectind calea ferata CF200 (km 36+609, L=200 m) si drumul national DN73A (km 36+920).Intre acest ultim punct si extremitatea sudica

a localitatii Mindra traseul are o orientare est-vest, traversind Valea Zambrita (km 38+950, lungime pod L=30m), Valea Batos (km 39+144, lungime pod L=30m) si Valea Urasii (km 39+960, lungime pod L=160m).

La sud de Mindra pe o distanta strinsa sunt traversate valea Mindrei, drumul judetean DJ104J Mindra - Toderita si valea Taiasului (km 44+100). Un pod de 600m lungime traverseaza aceste obstacole. Continuitatea drumului judetean urmeaza a se asigura la nivel inferior.

La km 46+250 Autostrada Cristian-Fagaras va intersecta Drumul Express Fagaras-Sibiu (ce se afla momentan in faza de protect) la km 1 +030, Drum Expres ce are ca punct de start (km 0+000), Drumul National nr.1 la km 228+970.

La intersectia dintre Autostrada si Drumul Expres se amenajeaza un nod rutier, ce va asigura accesul la municipiul Fagaras prin Drumul Expres si Drumul National nr.1. Distanta fata de municipiul Fagaras este de numai 3,5 km, iar fata de drumul de Centura de circa 3 km.

Sectiunea 1A a Autostrazii Cristian - Fagaras se termina la km 47+240, cu 40m inainte de culeea pasajului peste CF200 Brasov - Oradea si DN 1 Brasov - Sibiu

Pe teritoriul judetelui Brasov sunt traversate urmatoarele unitati teritoriale administrative:

Codlea	km -1+170 - km 14+000
Dumbravita	km 14+000 - km 24+400
Sinca Veche	km 24+400 - km 34+100
Sercaia	km 34+100 - km 39+800
Mindra	km 39+800 - km 47+240

Lungimea totala a sectorului de autostrada Brasov — Fagaras este de 48,410km. Din aceasta lungime un total de 25945,526km (circa 52.59%) o reprezinta curbele de racordare. Valorile acestora sunt cuprinse intre 1000m si 20000m.

4.4. Profilul longitudinal

Tinand cont de faptul ca pe tot traseul autostrada strabate un teritoriu variat din punctul de vedere al reliefului, intersectind diverse tipuri de cai de comunicatie, cursuri de apa, cit si canale ale unor sisteme de desecare, profilul longitudinal a fost proiectat dupa un set complex de criterii, intre care:

- Autostrada sa fie intr-un rambleu cu inaltimea minima de circa 2.00m pentru a se asigura un drenaj corespunzator structurii rutiere;
- Utilizarea la maximum a posibilitatilor de extragere de material pentru umplutura din zonele (relativ reduse ca lungime) in care relieful terenului este mai accidentat si permite realizarea unor debleuri;
- La traversarea denivelata a unor cai de comunicatii (drumuri, cai ferate) sau cursuri de apa s-au asigurat gabaritele pe inaltime conform prevederilor din normativele in vigoare. Astfel:
 - pentru intersectiile cu drumurile s-a adoptat inaltimea libera de 5.50m
 - pentru intersectiile cu caile ferate s-a adoptat inaltimea libera de 8.00m
- traversarea cursuri lor de apa s-a facut la cote impuse de necesitatea asigurarii debuseului pentru debitele cu asigurarea de 2% indicate de INMH
- In general declivitatea maxima a fost de 2.8%, corespunzatoare vitezei de proiectare de 120 km/h.;
- asigurarea unei pante longitudinale minime de 0.5%; Pentru a imbunatati gradul de confort si siguranta al utilizatorilor drumului, pe toata sectiunea 1A s-a urmarit folosirea unor elemente de racordare verticala cu valori cit mai mari.

4.5. Profil transversal tip

Sectiunile transversale tip ale autostrazii, s-au stabilit avand in vedere necesitatea satisfacerii unor debite mari cu viteze de circulatie foarte ridicate in conditii de siguranta si contort.

La alegerea profilurilor transversale tip, intre factorii luati in considerare sunt conditiile de relief existente, componenta si intensitatea traficului, viteza de referinta precum si necesitatea maririi in perspectiva a numarului de benzi de circulatie.

Elementele geometrice ce definesc platforma profilului transversal tip pentru autostrada sunt urmatoarele:

- parte carosabila	2 x 7.50m
- benzi de ghidare	4 x 0.50m
- benzi de stationare de urgenta	2 x 2.50m
- acostamente	2 x 0.50m
- spatii pentru parapete	2 x 0.75m
- zonamediana	3.00m

Avand in vedere factorii si conditionarile mai sus metionate, au fost adoptate urmatoarele solutii:

- Profilul transversal tip nr. 1: are latimea platformei de 26.00m si prezinta situatia rambleelor cu inaltimei pina la 3.00 m.
- Profilul transversal tip nr. 2: are latimea platformei de 26.00m si prezinta situatia rambleelor cu inaltimei mai mari de 3.00m. Pentru aceste sectoare se vor prevedea rigole de acostament. Descarcarea apelor pluviale preluate de acestea se face pe casiuri amenajate pe taluz la un interval de 25m.
- Profilul transversal tip nr. 3: are latimea platformei de 26.00m si prezinta situatia de debleu cu adincimi de pina, respectiv peste 7,00m. In aceasta din urma situatie s-au prevazut platforme cu latimea de 5,00m in exteriorul santurilor autostrazii, cu rolul de protectie impotriva inzapezirii. Totodata, pentru aceste zone, se propune adoptarea unor solutii de limitare a amprizei autostrazii, prin realizarea unor lucrari de sustinere a terasamentelor.

4.6. Structura rutiera

In conformitate cu prevederile din Oferta Tehnica pentru studiul de fezabilitate al autostrazii Brasov - Oradea, au fost studiate structuri ratiere de tip suplu, semirigid si rigid.

La dimensionare s-a tinut cont de normele TEM (Trans European Motorway) si normele tehnice romanesti. Analizandu-se cele trei tipuri de structuri a rezultat ca din punctul de vedere al costului pe intreaga durata de viata a structurii si a comportarii in timp in conditiile solurilor slabe caracteristice zonelor traversate si a rembleelor inalte determinate de caracteristicilor de relief, structura flexibila etapizata in timp prin ranforsari succesive prezinta o comportare mai buna decat celelalte tipuri de structuri.

Tinand cont de consideratiile de mai sus s-a adoptat tipul de structura flexibila ranforsata in timp ca fund cea mai avantajoasa din punct de vedere tehnico - economic.

Structura rutiera este urmatoarea:

- 5cm strat de uzura MASF16
- 6cm beton asfaltic deschis BAD25
- 18cm anrobat bituminos AB2
- 30cm piatra sparta
- 30cmbalast
- 20cm strat de forma din balast

Aceasta structura rutiera urmeaza sa fie ranforsata la 15 ani de la intrarea in exploatare cu urmatoarele straturi:

- 5cm strat de uzura MASF16
- 6cm beton asfaltic deschis BAD25

Zona mediana (pentru latimea platformei de 26.00m) va fi impermeabilizata cu urmatoarea structura:

- 6cm beton asfaltic
- piatra sparta

Urmare a solicitării și documentației tehnice înaintate, înregistrată la D.A. Olt sub nr. 6627/17.06.2008, în temeiul Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare, a O.U.G. nr. 107/2002 modificată și completată prin O.U. nr. 73/2005 privind înființarea A.N. "APELE ROMANE", aprobată cu Legea 400/2005 și a Ordinului nr. 662/2006 al ministrului mediului și gospodăririi apelor privind procedura și competențele de emitere a avizelor și autorizațiilor de gospodărire a apelor, se emite:

AVIZ DE GOSPODARIRE A APELOR

privind: AUTOSTRADA Brașov - Cluj - Borș. Sectorul 1: Brașov-Tg. Mureș.
Tronsonul 1 A Codlea - Făgăraș.

care conform documentației tehnice cuprinde următoarele lucrări:

1. Lucrari de colectarea si evacuarea apelor

Problema scurgerii apelor a fost rezolvata in functie de conditiile pe care le ofera terenul natural, elementele geometrice in profil longitudinal si tinand cont de niasurile care trebuie luate pentru asigurarea unei preepurari a apei inaintea deversarii in emisari sau pe terenul inconjurator.

Lucrarile de seurgere a apelor constau in principal din urmatoarele:

- santuri pereate sau nu, in functie de declivitatea longitudinala in zonele de rambleu;
- santuri pereate si dren longitudinal in zonele de debtee;
- rigole de acostament si casiuri de descarcare pana la santal de la piciorul taluzului, in cazul rambleelor inalte ($H > 3.00m$), pentru a impiedica scurgerea directa a apelor pluviale pe taluz; ^D santuri de garda; Preluarea apelor pluviale din zona mediana se face diferentiat in functie de vaioarea suprainaltarii partii carosabile ($i\%$) pe zonele de dram in curba:

- $2,5\% < i < 4\%$ - prin prevederea pe zona mediana a unui element de sant prefabricat;
- $i > 4\%$ - prin prevederea pe zona mediana a unui element de sant prefabricat cu dren longitudinal; Apele pluviale preluate de rigola benzii mediane, se evacueaza in lateral prin intermediul unui sistem de canalizare. Camerele de cadere pentru aceste descarcari se dispun in principal la distante de circa 500m.

Evacuarea apelor pluviale din santurile sau rigolele autostrazii s-a prevazut a se face in emisarii existente (vai, parauri, rauri, etc), canalele de desecare, sau in cazul in care nu exista emisari, apele se vor descarca in medio prin intermediul unor bazine de dispersie.

Tipurile de lucrari prevazute inainte de descarcare, pentru epurarea apelor pluviale care spala poluantii depusi pe platforma autostrazii sunt:

- bazine decantoare si separatoare de grasimi
- in cazul in care nu exista emisari, apele se vor descarca «dupa epurarea lor, in mediu inconjurator prin intermediul unor bazine de dispersie In vederea drenarii si evacuarii apelor din sistemul rutier, s-a prevazut prelungirea stratului de balast pana la marginea platformei pentru a permite apelor infiltrate in fundatie descarcarea pe taluzuri sau in dispozitivele de scurgere din Itngul autostrazii.

Pentru trecerea apelor pe sub autostrada s-a prevazut un numar de 72 de podete cu lumina de 2.00m - 5.00m. Acestea au prevazute amenajari amonte si aval.

LUCRARE - OBSTACOL	Ixra	Lumina(m)
Podet din cadre prefabricate	0+511	2
Podet din cadre prefabricate	0+961	2
Podet din cadre prefabricate	1+461	2
Podet din cadre prefabricate	1+861	2
Podet din cadre prefabricate	2+400	2
Podet din cadre prefabricate	2+830	2
Podet din cadre prefabricate	3+341	2
Podet din cadre prefabricate	3+731	2
Podet din cadre prefabricate	3+941	2
Podet din cadre prefabricate	4+041	2
Podet din cadre prefabricate	5+341	2
Podet din cadre prefabricate	5+711	2
Podete de beton din dale prefabricate	6+120	4
Podet din cadre prefabricate	6+711	2
Podet din cadre prefabricate	7+111	2
Podet din cadre prefabricate	8+681	2
Podete de beton din dale prefabricate	8+880	5
Podete de beton din dale prefabricate	9+352	3
Podete de beton din dale prefabricate	13+275	4
Podete de beton din dale prefabricate	13+630	5
Podete de beton din dale prefabricate	14+620	4
Podete de beton din dale prefabricate	15+370	4
Podet din cadre prefabricate	15+851	2
Podete de beton din dale prefabricate	15+975	5
Podete de beton din dale prefabricate	16+045	5
Podet din cadre prefabricate	17+376	2
Podet din cadre prefabricate	17+431	2
Podete de beton din dale prefabricate	17+660	4
Podete de beton din dale prefabricate	17+861	3
Podete de beton din dale prefabricate	18+830	4
Podet din cadre prefabricate	19+181	2
Podete de beton din dale prefabricate	19+391	3
Podete de beton din dale prefabricate	19+720	5

Podete de beton din dale prefabricate	20+110	5
Podete de beton din date prefabricate	20+300	5
Podet din cadre prefabricate	20+481	2
Podet din cadre prefabricate	20+821	2
Podete de beton din dale prefabricate	21+220	5
Podete de beton din date prefabricate	22+270	5
Podete de beton din date prefabricate	22+685	5
Podet din cadre prefabricate	25+551	2
Podete de beton din date prefabricate	25+665	4
Podete de beton din dale prefabricate	25+755	4
Podete de beton din date prefabricate	26+100	5
Podete de beton din dale prefabricate	26+330	5
Podet din cadre prefabricate	27+161	2
Podet din cadre prefabricate	27+481	2
Podete de beton din dale prefabricate	27+790	5
Podet din cadre prefabricate	28+881	2
Podete de beton din dale prefabricate	29+152	3
Podete de beton din dale prefabricate	29+676	3
Podete de beton din date prefabricate	29+780	5
Podete de beton din dale prefabricate	29+940	5
Podete de beton din date prefabricate	31+480	5
Podete de beton din dale prefabricate	31+741	3
Podete de beton din dale prefabricate	32+650	5
Podet din cadre prefabricate	33+671	2
Podet din cadre prefabricate	35+471	2
Podet din cadre prefabricate	36+716	2
Podet din cadre prefabricate	37+691	2
Podet din cadre prefabricate	40+641	2
Podet din cadre prefabricate	40+871	2
Podet din cadre prefabricate	41+061	2
Podet din cadre prefabricate	41+261	2
Podet din cadre prefabricate	41+421	2
Podet din cadre prefabricate	41+611	2
Podet din cadre prefabricate	41+871	2
Podete de beton din date prefabricate	42+126	3
Podet din cadre prefabricate	42+261	2
Podet din cadre prefabricate	42+601	2
Podet din cadre prefabricate	42+881	2
Podet din cadre prefabricate	43+291	2

2. Lucrari de drenaj pentru deblee si versanti

In zonele in care nivelul apei subterane se afla deasupra nivelului platformei drumului au fost prevazute diverse lucrari de drenaj: drenuri longitudinale, drenuri pe taluz simple sau in spic si camine de vizitare si drenuri forate orizontale.

Pentru proiectarea sistemului de drenaj in cazul debleelor, se va tine cont de gradul de saturare cu apa a terenului si provenienta apei, nivelul panzei freatice in zona, permeabilitatea rocilor din zona, cantitatea de precipitatii din regiune, etc.

Drenurile asigura urmatoarele functii:

- colectarea si evacuarea organizata a apelor din infiltratii;
- coborarea nivelului panzei freatice cand aceasta poate influenta defavorabil comportarea corpului drumului sau a altor lucrari; o consolidarea taluzurilor, terasamentelor si versantilor care pot afecta platforma autostrazii sau alte lucrari.

- **Drenuri longitudinale, transversale si drenuri ventuza**

Drenurile longitudinale se executa la piciorul versantului de debleu, sub rigola autostrazii si au ca scop reducerea umiditatii in stratele de la suprafata terenului de fundare in scopul imbunatatirii caracteristicilor mecanice ale acestora.

Drenurile ventuza pot fi simple sau in spic in functie de caracteristicile versantilor ce urmeaza a fi asanati.

Drenurile transversale sunt dispuse pe taluzuri sau in terenul de fundare, sub corpul rambleelor, perpendicular pe directia autostrazii si pot capta si evacua alte drenuri din amonte.

Din motive de asigurare a revizuirii si intretinerii drenurilor, cat si pentru controlul functionarii drenurilor, se prevad camine de vizitare dispuse la distante de cca. 50 m unul fata de altul, pe toata lungimea acestor drenuri.

DRENAREA LA SUPRAFATA A TALUZURILOR DE DEBLEU

Nr. crt	Pozitie Km		Pozitie fata de ax	Lungime aplicabila (m)
	Inceput (Km)	Sfarsit (Km)		
1	8+575	9+125	st.	550
2	8+575	9+125	dr.	550
3	12+150	12+275	st	125
4	19+725	19+825	dr.	100
5	25+300	25+725	dr.	425
6	25+735	25+955	dr.	220
7	26+505	26+605	dr.	100
8	30+918	31+225	dr.	307
9	31+930	32+010	dr.	80
10	43+070	43+270	St.	200
11	43+070	43+270	dr.	200

Lungime (m) 2857

- *Drenuri forate orizontal* Drenurile forate orizontal, se aplica la dirijarea apelor din versanti sau taluzurile de debleu. De la caz la caz drenurile se pot realiza si pentru dirijarea scurgerii apelor colectate din alte sisteme de drenare. Pentru proiectarea sistemului de drenaj se va tine cont de gradul de saturate cu apa a terenului si provenienta apei, nivelul panzei freatice in zona, permeabilitatea rocilor din zona, cantitatea de precipitatii din regiune, etc

DRENURI FORATE ORIZONTAL				
Nr crt	Pozitie Km		Pozitie fata de ax	Ltmgime aplie&Mte (EBB)
	Inceput (km)	Sfarsit (km)		
1	25+260	25+455	dr.	195
2	27+005	27+745	dr.	740
3	28+365	28+865	St.	500

Lungime (m) = 1435

3. Lucrari hidrotehnice

Autostrada traverseaza o serie de vai, cursuri de apa, torenti sau se desfasoara de-a lungul unor rauri sau parauri.

In aceste conditii sunt necesare o serie de lucrari hidrotehnice de aparare.

Prin lucrari hidrotehnice de aparare se intelege orice fel de constructie care are ca scop protejarea infrastructurii cailor de comunicatie si lucrarilor de arta, impotriva actiunii de erodare sau afuiere a

curentului de apa, valurilor, ghetii, etc.; eonsolidari si aparari de maluri ale cursurilor de apa din apropierea autostrazii, corectii si recalibrari ale albiilor cursurilor de apa din imediata apropiere a traseului autostrazii.

Lucrarile hidrotehnice de aparare au un caracter local si pot avea si rolul de sustinere sau consolidare a platformei rutiere atunci cand aceasta se afla pe malul cursului de apa.

Clasa de importanta a lucrarii de protectie a taluzului la debitul maxim de calcul s-a stabilit conform STAS 4273-83 si STAS 4068/2-87; astfel lucrarea se incadreaza in clasa HI de importanta pentru care debitul de calcul este debitul cu probabilitatea anuala de depasire de 2%.

Calcululele hidraulice care au stat la baza atat pentru dimensionarea hidraulica a podurilor eat si pentru protectia taluzului autostrazii, s-au efectuat in regim natural de scurgere cat si in regim amenajat de curgere.

Calcululele hidraulice s-au facut pe baza ridicarilor topografice si studiilor de la "Institutul national de hidrologie si gospodarie a apelor" ce cuprind debitele maxime cu probabilitatea de depasire de 2% ale cursurilor de apa pe care autostrada le traverseaza.

Pentru a stabili cota protectiei taluzului autostrazii la debitele maxime cu probabilitatea de depasire de 2% s-a tinut seama de nivelul de calcul, de suprainaltarea de nivel (remuu) si de o garda de siguranta 0.30m - 0.70m (conform "Normativului departamental privind proiectarea lucrarilor de aparare a drumurilor, cailorferate si podurilor" PD 161-2002).

Diversele tipuri de protectii sunt aplicate pe lungimi variabile in functie de impactul cursului de apa asupra infrastructurii autostrazii.

3.1. Caracteristici principale ale lucrarilor hidrotehnice proiectate

La stabilirea solutiilor lucrarilor de aparare s-a tinut seama de urmatoarele elemente:

- o conditii specifice de curgere a apei: debit, viteza maxima, panta hidraulica, rugozitate;
- o configuratia albiei: ingusta sau larga, limitata de constructii sau obstacole naturale;
- o traseul albiei, sinuos sau meandrat si stabilitatea lui;
- o ratera terenurilor din albie si din maluri, morfologia albiei naturale (afuieri sau colmatari);
- o tehnologia de realizare;
- o posibilitatile de aprovizionare locals cu material si utilitati;
- o caracterul dupa durata de exploatare - definitiv;
- o mentinerea unei curgeri optime din punct de vedere hidraulic.

In cadrul proiectului s-au prevazut urmatoarele tipuri de lucrari hidrotehnice:

- Protectie taluz cu pereu din dale de beton

Protectia taluzului consta in realizarea unui pereu din dale de beton de 20cm grosime asezat pe un strat din material granular de 20cm grosime. Materialul granular se aseaza pe un geotextil cu rol de filtru. La partea inferioara pereul reazema pe o grinda din beton.

Protectia cu pereu se va realiza pana la o inaltime egala cu inaltimea corespunzatoare nivelului apei pentru debitul Q2% plus inaltimea de garda.

Protectie taluz cu pereu din beton Tabel cu zone de aplicare

Nr. crt.	Pozitie Km	Denumire vale	Pozitie
1.	4+580-4+610	v. Vuleanita	stanga
2.	4+660-4+760	v. Vuleanita	stanga
3.	18+150-18+160	v. Popilnica	dreapta
4.	18+230-18+260	v. Popilnica	dreapta
5.	20+850-20+885	v. Cumetrei	dreapta
6.	20+910-20+960	v. Cumetrei	dreapta
7.	28+280-28+320	v. Persani	dreapta
8.	29+070-29+085	v. Persani	dreapta

3.1.1 Protectie cu zid de sprijin cu elevatie si fundatie din beton.

Protectiile cu zid de sprijin din beton sunt folosite in lucrari de consolidate a platformei drumului care se desfasoara in lungul cursului de apa, sau a malurilor cursurilor de apa.

Lucrarile de aparare din aceasta categorie sunt indicate la apararea malurilor in cazul albiilor inguste, pentru a se putea realiza sectiunea de scurgerea debitului de calcul.

Zidurile de sprijin sunt constructii masive, de greutate realizate din beton simplu. S-au luat masuri speciale de protectie acolo unde a fost necesar, pentru a evita afiiierile in fata zidului (adancirea fundatiei sau amplasarea unei saltele de protectie in fata lui).

Zidul este prevazut in spate cu un dren din zidarie uscata din piatra bruta sau din balast. Drenul va fi protejat impotriva colmatarii ca un filtru din geotextil si acoperit cu un capae din argila compactata. Deasupra nivelului mediu al apelor sunt ampiasate in corpul zidului barbacane.

Acest tip de aparare s-a prevazut in zonele in care rambleu autostrazii la panta de 2:3 ar fi ingustat sectiunea de scurgere a cursului de apa. Astfel, s-a proiectat o lucrare verticala, din beton, de sustinere a corpului autostrazii si a versantului din zona adiacenta autostrazii, cu posibilitatea crearii unei sectiuni de curgere necesare pentru debitul de calcul.

3.1.2. Protectie cu zid de sprijin din beton fundat coloane,sau minipiloti

Acest tip de protectie este folosit in aceleasi conditii ca zidul din beton fundat direct, dar in zonele in care terenul de fundare are o capacitate portanta redusa san natora acestoia poate duce la afuieri mari. Fundatia zidului este realizata dintr-un radier din beton artnat, fundat pe doua siruri de coloane forate. In conditiile in care terenul de fundare permite zidul de sprijin din beton se poate finda pe minipiloti. Zidul este prevazut in spate cu un dren din zidarie uscata de piatra bruta. Drenul va fi protejat impotriva colmatarii cu un filtra din geotextil si acoperit cu un capac din pereu sau argila compactata. Zidul este prevazut cu barbacane.

Protectie taluz cu zid de sprijin fundat pe coloane
Tabel cu zone de aplicare

Nr. crt.	Pozitie Km	Denumire vale
1.	18+200	v. Popilnica

3.1.3. Protectie cu ziduri si saltele din gabioane

Acest tip de protectie este realizat dintr-un zid din gabioane asezate pe o saltea din gabioane. Gabioanele si saltelele din gabioane sunt elemente de forma paralelipedica alcatuite din carcase din plasa de sarma umplute cu piatra de rau sau de cariera zidita. In spatele gabioanelor s-a prevazut filtru din geotextil. Protectia cu ziduri din gabioane, propusa, se aplica in zonele in care a fost necesara consolidarea malului, avand rol si de protectie a acestoia impotriva actiunii erozive a cursului de apa. Protectia cu saltele din gabioane a fost prevaaita aeeasta protectie in zona pileior unor poduri si in fata zidurilor de sprijin, la nivelnl terenului. De asemenea in aval de podetele amplasate pe cursurile vailor torentiale se prevede o amenajare din saltele din gabioane.

Protectie taluz cu zid de sprijin din gabioane
Tabel cu zone de aplicare

Nr. crt.	Pozitie Km	Denumire vale	Pozitie
1	4+630	v. Vulcanita	stanga - dreapta
2.	9+550	v. Calda	stanga
3.	12+650	v. Geamana	stanga — dreapta
4.	14+080	v. Hamaradia	dreapta
5.	16+300	v. Homorod	stanga - dreapta
6.	18+200	v. popilnica	stanga - dreapta
7.	26+650	v. Persani	stanga
8.	28+150	v. Persani	stanga - dreapta
9.	29+050	v. Persani	stanga - dreapta
10.	32+130	v. Persani	stanga-^dreapta
11.	34+000	v. Gavanul	stanga-dreapta
12.	45+600	v. lazului	dreapta

3.1.4 Praguri de fund din gabioane

Pentru limitarea eroziunilor talvegului, se utilizeaza pragurile de fund amplasate perpendicular pe directia de curgere a curentului. I n fintie de pozitia coronamentului fata de nivelul fundului albiei, aceste lucrari se clasifica astfel:

1. praguri de fund ingropate la nivelul talvegului;
2. praguri de fund deasupra talvegului. Aeolo unde vitezele din albia minora se apropie de vitezele critice de antrenare, existand tendinta de coborare a fundului albiei si, de asemenea aval de podurile existente s-au prevazut praguri de fund, respectiv praguri de colmatare.

- **Praguri de fund ingropate**

Pragurile de fund ingropate au fost prevazute pe sectoarele unde sunt proiectate corectii ale traseului albiei, taieri de coturi, regularizari sau recalibrari de albie, cat si unde au crescut vitezele de curgere a apei datorita realizarii unor lucrari.

Pragurile de fund ingropate au coronamentul situat la nivelul teoretic al fundului albiei sau putin mai jos, fiind constituite din gabioane.

Acest tip de prag nu modifica sectiunea de curgere sau profilul in lung al albiei, avand numai rolul de consolidare a fundului cursului de apa.

Pragul este realizat dintr-un gabion ingropat si o saltea de gabioane deasupra. Gabionul este incadrat de umpluturi din anrocamente.

Prag de fund ingropat
Tabel cu zone de aplicabilitate

Nr. crt.	Pozitie Km	Denumire vale
1.	12+650	v. Geamana
2.	18+200	v. Popilnica
3.	26+650	v. Persani
4.	28+150	v. Persani

- **Praguri de fund deasupra talvegului**

Acest tip de lucrare se aplica in zonele unde este necesara micșorarea vitezelor de curgere, in special acolo unde prin luerarile de regularizare a rezultat un traseu mai scurt decat al albiei naturale.

- sa respecte conditiile morfologice de stabilitate

Corectia de traseu se realizeaza câte o sectiune trapezoidală avand la baza o latirae de 3.0m — 6.0m si avand taluzurile cu panta de 1:2.

Taluzurile se vor proteja cu perei din dale de beton cu grosimea de 20cm asezate pe un strat din material granular de 20cm grosime. Sub stratul granular se pune un strat filtrant din geotextil. Pereul reazema la baza pe o grinda din beton.

Sectiunea de scurgere a fost dimensionata astfel meat sa permita tranzitarea debitelor cu asigurarea die calcul.

Pe unele segmente (portioni) malurile sectorului regularizat sunt protejate cu ziduri din beton sau din gabioane pentru a permite realizarea sectiunii de scurgere necesara debitului de calcul.

- **Profilul longitudinal de regularizare**

Nivelul de regularizare este cel corespunzator debitului de calcul cu asigurarea de 2% in regim modificat de curgere.

La taierea de coturi s-a tinut cont de criteriul de stabilitate generala si locala a profilului longitudinal de regularizare al albiei datorita cresterii pantei talvegului prin scurtarea traseului.

Panta fundului proiectat pe taierea de cot se va racorda in aval urmand ca eventuala denivelare sa ramana in sectoral amonte unde se manifesta o tendinta puternica de eroziune.

In cazul in care panta longitudinala rezultata prin scurtarea traseului duce la viteze mai mari decat vitezele de antrenare atunci se prevad praguri de colmatare. In general pe sectoarele regularizate se prevad praguri de fluid ingropate pentru stabilitatea fundului albiei corectate.

- **Regularizari (corectii) ale albiilor**

Regularizari ale albiei cursurilor de apa au fost prevazute pe sectoarele in care ampriza autostrazii s-a suprapus peste traseul existent al vaii sau acolo unde cursul de apa trebuie directionat spre o deschidere a podului sau spre deschiderea podetului.

Regularizari ale albiilor cursurilor de apa
Tabel cu zone de aplicabilitate

Nr. crt	Pozitie Km	Denumire vale
1.	9+550	v. Calda
2.	14+075	v. Hamaradia
3.	18+200	v. Popilnica
4.	26+650	v. Persani
5.	28+200	v. Persani
6.	43+900	v. Mandrei

• *Recalibrarea albiei*

Pe zonele unde au fost prevazute lucrari de aparari de mal ale albiei cursurilor de apa precum si in zona podurilor, prin realizarea lucrarilor, se diminueaza sectiunea de scurgere.

In aceste conditii pe aceste zone este necesara o recalibrare a albiei pentru a permite scurgerea debitului de calcul.

De asemenea, in zonele unde albia cursului de apa este meandrata si cu depuneri, pentru a spori aria sectiunii de scurgere se va recalibra albia pe o portiune si eel mai des in zona podurilor, acolo unde albia prezinta deformari ale fundului si acolo unde albia este instabila.

Recalibrare albie
Tabel cu zone de aplicabilhate

Nr. crt.	Pozitie Km	Denumire vale
1.	4+650	v. Vulcanita
2.	12+650	v. Geamana
3.	29+050	v. Persani

3.1.5. Amenajari de torenti

Traseul autostrazii parcurge zone cu forme de relief variate si traverseaza mai multe bazine hidrografice, ceea ce va conduce la intersectii cu vai ale torentilor.

Torentii sunt cursuri de apa caracteristice regiunilor muntoase si deluroase, cu pante mari si neregulate, cu apa putina sau chiar seci in cea mai mare parte a anului, dar care in timpul ploilor mari si topirii zapazilor, prezinta viituri violente si de scurta durata cu aport mare de material solid.

Curgerea acestora este guvemata de viteze mari, capacitate mare de eroziune si antrenare, transportand in timpul viiturilor copaci, bolovani, aluviuni si depozitandu-le in partea inferioara a cursului lor.

Pericolul pe care il reprezinta torentii pentru drum consta in faptul ca acestia pot produce inundatii ale autostrazii, iar prin accentuarea eroziunii in adancime acestia pot compromite stabilitatea versantilor.

• *Descarcator in trepte*

Acolo unde torentii intersecteaza autostrada in zonele de debleu ale acesteia se vor realiza descarcatoare in trepte, perpendicular pe autostrada pentru a reface traseul torentului. In dreptul autostrazii se va prevedea un podet cu camera de cadere. Acest tip de lucrare are rolul de a diminua viteza apei cu caracter torential si de a dirija apa catre o directie preferentiala (spre podetul autostrazii).

Amenajarea torentilor cu lucrari de acest gen consta din asezarea saltelelor din gabioane una peste alta astfel incat sa formeze in sectiune longitudinala trepte pentru diminuarea vitezei de curgere a apei.

In lateral se prevad gabioane la partea inferioara iar tateral de debleu se vor realiza cu panta de 1:2 si se vor proteja prin inierbare sau cu georetele spatiale inierbate.

La intrarea in podet este prevazut un bazin de linistire si o camera de cadere.

Descarcator in trepte la traversarea albiilor
Tabel cu zone de aplicabilitate

Nr. crt.	Pozitie Km
1.	19+730

2.	25+520
3.	26+325
4.	34+020

• **Praguri de retinere aluviuni**

Aceste tipuri de lucrari sunt lucrari hidrotehnice transversale, foarte importante in amenajarea retelei hidrografice torentiale. Ele au ca scop atat reducerea scurgerilor de suprafata, diminuarea transportului de aluviuni cat si apararea autostrazii impotriva viiturilor. Au rolul de limitare a caracterului torential amonte de podet, de retinere a aluviunilor si creare a unei pante de echilibru, de stabilizare a malurilor si fundului albicel. Dimensionarea lor se face parcurgand aceleasi etape ca la pragurile de fund pe cursuri de apa. Aceste tipuri de praguri de retinere aluviuni sunt lucrari transversale prevazute din gabioane, fiind lucrari de o mare elasticitate. Principiul constructiv este practic identic cu eel deseris la gabioanele de la ziduri.

Prag de retinere aluviuni
Tabel cu zone de aplicare

Nr crt	Pozitie Km
1.	13+630
2.	15+950
3.	16+040
4.	17+375
5.	17+425
6.	17+660
7.	17+860
8.	19+390
9.	20+130
10.	21+220
11.	22+275
12.	22+725
13.	26+650
14.	26+950
15.	29+640
16.	29+770
17.	29+940
18.	30+720

3.1.6 Santuri de garda si canale de coasta

Santurile de garda se construiesc pentru interceptarea apelor de suprafata care se scurg de pe versant spre autostrada, precum si pentru evacuarea apei in depresiuni. Ele au rolul de a proteja taluzurile de debleu si de a impiedica supraincercarea santurilor longitudinale ale autostrazii cu apele care s-ar scurge de pe versanti. Pamantul rezultat din saparea santului se depoziteaza alaturi spre debleu intr-un dig de aparare (sub forma unui cavalier) avand suprafata nivelata si cu panta de 5% spre santul de garda, fiind situat la distanta de pana la 1.0m de muchia taluzului de debleu. Santurile de garda sunt neprotejate sau cu sectiunea betonata in functie de panta longitudinala a fundului lor. Descarcarea santurilor pe versantii abrupti se va face prin amenajarea unor canale rapide, descarcatori in trepte sau casiuri, menite sa reduca viteza de curgere a apei si sa micsoreze eroziunile in zona de debusare a acestora.

Santuri de garda Tabel cu zone de aplicabilitate

Nr. crt.	Pozitie Km		Amplasare
1.	9+775	10+505	dreapta
2.	11+370	11+930	dreapta
3.	14+870	15+370	dreapta
4.	19+440	19+730	dreapta
5.	19+740	20+020	dreapta
6.	20+180	20+390	dreapta
7.	22+040	22+260	dreapta

8.	22+280	22+600	dreapta
9.	22+700	23+040	dreapta
10.	23+750	24+350	stanga
11.	23+750	24+350	dreapta
12.	25+000	25+600	dreapta
13.	25+800	26+050	dreapta
14.	26+100	26+550	dreapta
15.	27+000	27+150	dreapta
16.	27+200	27+700	dreapta
17.	28+350	28+850	dreapta
18.	28+300	28+850	stanga
19.	29+200	29+500	dreapta
20.	30+000	30+150	dreapta
21.	30+250	30+650	dreapta
22.	30+850	31+450	dreapta
23.	32+200	32+600	dreapta
24.	32+350	32+550	stanga
25.	32+850	33+450	stanga
26.	39+800	41+250	stanga

4.1. Lucrari de poduri si pasaje

Din punct de vedere ai importantei, toate podurile si pasajele pe autostrada se incadreaza in clasa "B", lucrari de importanta deosebita iar pasajele peste autostrada se incadreaza in categoria "C" de impotranta normala.

Latimile podurilor, viaductelor si pasajelor autostrazii corespund Normelor TEM/2001, Normativul pentru proiectarea autostrazilor extrasurbane indicative PD 162-83 si normelor tehnice 46/27.01.1998 anexa la ordonanta 43/1997 aprobata prin Legea 82/15.04.1998 si anume:

- latimea partii carosabile pentru toate lucrarile de arta pe autostrada, intre parapetele interioare ale unui sens de circulatie.....12.00m;
- latimea partii carosabile pentru pasajele pentru autostrada pentru drumuri nationale, judetene cu doua benzi de circulatie..... 7.80+2x1.50m;
- latimea partii carosabile pentru pasajele peste autostrada peste drumuri comunale si de exploatare..... 7.00m+2x1.50m;
- pasaje pe bretele cu doua benzi.....9.00m;
- pasaje pe bretea cu o banda6.00m;

Inaltimele de gabarit rutier si CF pentru pasajele denivelate sunt urmatoarele:

- pasajele peste autostrada si cele pe autostrada la traversarea de drumuri nationale, judetene si comunale..... 5.50m;
- pasaje peste liniile C.F.....min. 7.50m;

La traversarea cailor ferate s-a tinut cont de eventualele dublari ate acestora. Gabaritul pe orizontala respecta STAS 4392-84 si Fisele UIC 777.

Inaltimea libera sub poduri, pana la nivelul maxim al apelor de viitura cu aslgurarea de 2% pe paraiiri si rauri traversate est® demin. 1.00m.

4.1.1 Pasaj pe DN1 și CF Km 0 + 128

Autostrada traversează DN1 și CF , cu un pasaj ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip U , simplu rezemate pe douăsprezece deschideri de 30 m , lungimea totală a acestuia fiind de 390,90 m.

Suprastructura, alcatuita in sectiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizată, pe trei respective patru deschideri la nivelul placii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor avea elevații lamelare și rigle, la partea superioară, iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con , iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.2. Pod peste valea Vulcanita Km 4+625

Autostrada traversează valea Vulcanita cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe o singură deschidere de 30.00m, lungimea totală a acestuia fiind de 50.55 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și cascări.

4.1.3. Pasaj peste DJ112A Km. 4 + 945

Autostrada traversează DJ 112A cu un pasaj ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "t", simplu rezemate pe o singură deschidere de 21,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 35,60 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 12 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și cascări.

4.1.4. Pasaj peste CF și DE Km. 7 + 605

Autostrada traversează CF și DE cu un pasaj ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 7 deschideri de 40,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 239,40 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală de 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuată, pe trei respective patru deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor avea elevații lamelare și rigle la partea superioară, iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și cascări.

4.1.5 Pod peste Valea Calda km. 9+575

Autostrada traversează valea Calda cu un pod ce se va realiza în soluție, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 7 deschideri de 40.00 m, lungimea totală a acestuia fiind 311.30 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuată, pe trei respective patru deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor avea elevații lamelare și rigle la partea superioară, iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și cascări.

4.1.6. Viaduct km. 10+610

Autostrada traversează valea cu un viaduct ce se va realiza în soluție, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 3 deschideri de 40,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 145,50 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuată, pe trei respective patru deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor avea elevații lamelare și rigle la partea superioară, iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.7. Pod peste valea Geamana Km 12+540

Autostrada traversează valea Geamana cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 27 deschideri de 40.00m, lungimea totală a acestuia fiind de 1111,30m

Suprastructura, alcatuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placă de suprabetonare, va fi continuizată, pe trei deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor avea elevații lamelare și rigle la partea superioară, iar culeele vor fi de greutate

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.8 Pod peste valea Homorod și CF Km 13+960

Autostrada traversează valea Homorod și CF cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 12 deschideri de 40.00m, lungimea totală a acestuia fiind de 511.50m

Suprastructura, alcatuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placă de suprabetonare, va fi continuizată, pe trei deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor avea elevații lamelare și rigle la partea superioară, iar culeele vor fi de greutate. Racordarea CE terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.9. Pasaj peste DJ11 2A Km. 14 + 391

Autostrada traversează DJ112A cu un pasaj ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "T", simplu rezemate pe o singură deschidere de 21,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 35,60 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 12 grinzi monolitizate între ele prin placă de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.10 Pod peste valea Hamaradia Km 16+295

Autostrada traversează valea Hamaradia cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe o singură deschidere de 40.00m, lungimea totală a acestuia fiind de 65.30m

Suprastructura, alcatuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placă de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fondate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.11 Pod peste valea Popalnica Km 18+200

Autostrada traversează valea Popalnica cu un pod oblic la 70° ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe o singură deschidere de 40.00m, lungimea totală a acestuia fiind de 60.90m

Suprastructura, alcatuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placă de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat si vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu teasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevazute guri de scurgere si casiuri.

4.1.12 Pod peste valea Cumetrei Km 20+895

Autostrada traverseaza valea Cumetrei cu un pod ce se va realiza in solutia, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe o singura deschidere de 30.00m, lungimea totala a acestuia fiind de 56.5m

Suprastructura, alcatuita in sectiune transversala din 2x4 grinzi monolitizate intre ele prin placa de suprabetonare.

Infrastructura se va realize din beton armat si vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu teasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevazute guri de scurgere si casiuri.

4.1.13 Pod peste valea Trestioarei Km 21+900

Autostrada traverseaza valea Trestioarei cu un pod oblic la 70° ce se va realiza in solutia, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 8 deschideri de 30.00m, lungimea totala a acestuia fiind de 268.40m

Suprastructura, alcatuita in sectiune transversala din 2x4 grinzi monolitizate intre ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizata pe patru deschideri, la nivelul placii de suprabetonare.

Infrastructura se va realize din beton armat si vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu teasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevazute guri de scurgere si casiuri.

4.1.14 Pod peste vale km. 23+275

Autostrada traversează valea cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 3 deschideri de 30,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 110,90 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizată pe toate deschiderile la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor fi lamelare casetate cu rigle la partea superioară iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.15 Pod peste vale km. 23 + 700

Autostrada traversează valea cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu, rezemate pe o deschidere de 18,00 m., lungimea totală a acestuia fiind de 30,75 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 12 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.16 Viaduct peste DN1 Si Valea Bradet Km 24+685

Autostrada traversează DN1, oblic cu un viaduct ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 12 deschideri de 40,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 507,30 m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizată pe trei deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor fi lamelare casetate cu rigle la partea superioară iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.17 Pasaj peste DN1 km. 28 + 120

Autostrada traversează DN1 cu un pasaj ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 7 deschideri de 40,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 302,20 m.

Suprastructura alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizată pe toate deschiderile la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi lamelare casetate cu rigle la partea superioară iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.18 Pod peste valea Persani Km 29+055

Autostrada traversează valea Persani cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe o singură deschidere de 30,00m, lungimea totală a acestuia fiind de 59,55m

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate. Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.19 Pod peste vale Km 30+735

Autostrada traversează valea cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 3 deschideri de 30,00m, lungimea totală a acestuia fiind de 118,00m

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2x4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizată pe toate deschiderile la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor fi lamelare casetate cu rigle la partea superioară iar culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.20 Pod peste valea Persani Km 32+070

Autostrada traversează valea Persani cu un pod ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 3 deschideri de 40,00m, lungimea totală a acestuia fiind de 144,50m

4.1.21 Pasaj peste DN73A km 36+575

Autostrada traversează DN73 A cu un pasaj ce se va realiza în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe o singură deschidere de 30,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 56,55m.

Suprastructura, alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Culeele vor fi de greutate.

Racordarea cu terasamentele a culeelor se face cu sferturi de con, iar pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere și casiuri.

4.1.22 Pod peste Valea Sercaia Km. 37 + 155

Autostrada traversează valea cu un pod realizat în soluția, grinzi prefabricate, pretensionate, tip "U", simplu rezemate pe 5 deschideri de 40,00 m, lungimea totală a acestuia fiind de 228,80 m.

Suprastructura alcătuită în secțiune transversală din 2 x 4 grinzi monolitizate între ele prin placa de suprabetonare, va fi continuizată pe două și trei deschideri la nivelul plăcii de suprabetonare.

Infrastructura se va realiza din beton armat și vor fi fundate indirect pe coloane forate de diametru mare. Pilele vor fi lamelare casetate cu rigle la partea superioară iar culeele vor fi de greutate.

Beneficiarii drumului județean vor încheia un protocol cu SGA Brașov pentru furnizarea de date hidrometeorologice - avertizări, nivele ale cursurilor de apă pe care se lucrează pentru prevenirea afectării lucrărilor în caz de fenomene periculoase.

Pentru punerea în siguranță a lucrărilor de artă se vor lua măsuri de asigurare a stabilității albiei și malurilor în zona acestora.

Se interzice degradarea albiei și malurilor pe parcursul execuției și exploatării.

Se vor lua toate măsurile necesare pentru apărarea obiectivelor socio - economice și terenurilor riverane împotriva inundațiilor , atât pe parcursul execuției cât și pe parcursul exploatării.

Execuția lucrărilor avizate nu va pune în pericol lucrările existente din albia și malurile cursurilor de apă precum și execuția altor lucrări hidrotehnice necesare în viitor.

Beneficiarul va urmări comportarea în timp a lucrărilor executate..

Beneficiarul v-a solicita și obține toate avizele și acordurile legale necesare realizării investiției.

În cazul în care apar modificări se impun schimbarea soluțiilor avizate, beneficiarul investiției va solicita Aviz de gospodărire modificator.

Prezentul aviz nu se referă la stabilitatea și rezistența lucrărilor propuse.

Pe parcursul execuției lucrărilor de investiții la acest obiectiv se interzice extracția de nisipuri și pietrișuri în albia cursurilor de apă fără avizul autorității teritoriale de gospodărire a apelor.

Punerea în funcțiune și exploatarea lucrărilor construite pe ape și care au legătură cu apele se vor face numai în baza autorizației de gospodărire a apelor , emisă conform prevederilor legislației în vigoare și care se va solicita cu cel puțin 20 de zile înainte de recepția preliminară.

Până la începerea execuției lucrărilor, beneficiarul are obligația să reglementeze regimul juridic al terenurilor ce se vor ocupa temporar sau definitiv.

Beneficiarul va anunța în scris S.G.A.Brașov, cu zece zile înainte data începerii lucrărilor.

La recepția lucrărilor va participa și reprezentantul D.A.Olt.

DIRECTOR,

Ing. Șindilariu Tudor

DIRECTOR TEHNIC,

Dr. ing. Toma Bonean

Sef Birou Avize Autorizații ,

Ing. Nistor Emilian

Redactat: Mihai Denisa

MINISTERUL INTERNELOR ȘI REFORMEI AII
AGENCIA NAȚIONALĂ DE CADASTRU ȘI PUBLICITATE

Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară
 Str. Piața Școlii, nr.26A, 2200 - Brașov
 Tel./fax : 068 - 471808, 477078
 e-mail:bnv@ancpi.ro
 cod fiscal: 9870320

SC. CADASTRU SI PUBLICITATE IMOBILIARA
 TELEFON: P1369
 FAX: 477078
 Ziua 09 Sept 2008

AVIZ

Numărul 71/31.07.2008

Către : S.C. TOP POINT S.R.L.

11
 Copie
 la
 [Signature]

Exemplu pe [Signature]

Analizând solicitarea dumneavoastră, înregistrată în evidențele O.C.P.I. Brașov cu numărul 5512/30.07.2008, în vederea realizării lucrării :
Studiu topografic pentru proiectarea autostrăzii Transilvania
Secțiunea 1A, Cristian - Dumbrăvița

Avizăm favorabil realizarea lucrărilor conform documentației anexate și recomandăm să fie utilizate și integrate următoarele :

- REȚEA DE SPRIJIN - SECANT 70
- PLAN CADASTRAL Sc. 1:5000
- PLAN TOPOGRAFIC Sc. 1:5000

Documentația se va realiza conform solicitărilor C.N.A.D.N.R., cu respectarea reglementărilor în vigoare.

După întocmirea documentației, aceasta se va depune la O.C.P.I. Brașov pentru recepție.

Director,
CONSTANTIN BELASCU



PENTRU MAHURES

P929/01.04.08



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR"- S.A.
Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CIF:RO 11054529

**SUCURSALA
REGIONALA DE CĂI FERATE BRAȘOV**

Cod 500024, BRAȘOV, str. Politehnicii nr. 1, ROMÂNIA
Tel: 00-40-(0)268-472092 Fax: 00-40-(0)268-475451, CFR 133000
Registrul Comerțului J/08/1134/2003, CUI:15509275



CONSILIUL TEHNICO-ECONOMIC

Proces verbal nr. 22 din 02.06.2008

Aviz nr. 290

72

DOCUMENT DE AVIZARE

1. Denumirea documentatiei/obiectivului : Autostrada Transilvania – Sector 1A Cristian – Fagaras
2. Div./Serv. Care prezinta : Divizia Linii
3. Faza: Aviz
4. Elaborator : SC CONSILIER CONSTRUCT SRL Bucuresti
5. Beneficiar : C.N.A.D.N. din Romania
6. Continutul documentatiei :
 - Proiect – actualizare studiu de fezabilitate
 - Certificat de urbanism nr.157/2007
 - Proces verbal nr.72/27.05.2008 + anexa
7. Necesita : Autorizatie MT

Autorizatie de executie CFR

**8. CONSILIUL TEHNICO-ECONOMIC AL SUCURSALEI REGIONALEI
CF BRASOV
AVIZEAZA FAVORABIL**

documentatia prezenta cu urmatoarele observatii :

Masuri privind siguranta circulatiei feroviare si rutiere :

- Montarea de parapeti tip greu atat pe pasaj cat si pe rampele de acces contra autovehiculelor scapate de sub control – fisa UIC 777-IE-96 ;
- Masuri de protectie a pilelor adiacente liniilor ferate contra vehiculelor feroviare deraiate – fisa UIC 777-2-96 ;
- Colectare si evacuare ape pluviale de pe pasaj in afara caili ferate ;
- Restrictii de viteza + inchideri de linii : influentele asupra circulatiei feroviare se vor suporta de catre beneficiar pe baza de deviz intocmit de calea ferata
- Se vor respecta conditiile prevazute in procesul verbal+ anexa incheiat de comisie la fata locului.

**PRESEDINTE
DIRECTOR**

ing Dicu Ionel



Nr.ex.2

Red/dact: D.C.

F-7.3.4-01 rev1

**SECRETAR,
SEF SERVICIU O.T.D.
ing. Voinea Gabriella**

13

C ă t r e,
S.C. "CONSILIER CONSTRUCT" S.R.L.
BUCUREȘTI
AVIZ NR. D/2782

La C.U. nr. 157 din 11.04.2007;

În baza art.21, din **Legea nr. 45/1994**, privind apărarea națională a României și a **H.G. nr. 62/1996**, Statul Major General avizează favorabil proiectul tehnic pentru realizarea obiectivului de investiții "**Autostrada Transilvania, sectorul 1 A (Cristian – Făgăraș, km. 0+000 – 48+500)**", situat pe teritoriile administrative ale municipiului **Codlea** și comunelor **Dumbrăvița, Șinca, Șercaia și Mândra**, județul **Brașov**, în vederea obținerii **autorizației de construire**, conform documentației trimise. Beneficiar: **COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A., București.**

Avizul este condiționat de:

- respectarea cu strictețe a traseului autostrăzii și limitelor **amplasamentelor lucrărilor de artă**, propuse și precizate în **Planurile de situație** scara **1:5.000** din documentație, precum și a soluțiilor tehnice de realizare adoptate;
- neafectarea, sub nicio formă, a **activităților militare**, a **terenurilor, construcțiilor sau instalațiilor, de orice fel**, aflate în administrarea **Ministerului Apărării**.

Încălcarea oricărei condiții de mai sus atrage atât anularea de drept a avizului, cât și răspunderea materială și juridică a beneficiarului lucrării.

Dacă lucrările de **construcții - montaj** nu încep în decurs de un an, avizul trebuie reconfirmat de către **Statul Major General**.

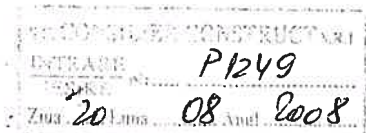
ȘEFUL UNITĂȚII MILITARE 02515"D" BUCUREȘTI

General de flotilă aeriană

Col.



Jul. Murgulescu
20.08.08



MINISTERUL AGRICULTURII SI DEZVOLTARII RURALE

ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A ÎMBUNĂȚĂȚIRILOR FUNCiare R.A.

Șos. Olteniței 35-37, Sector 4
 București 041293 ROMANIA
 Nr. J40/15340/2004
 CUI: R16787270

Tel/Fax: 332.28.16
 Fax: 332.21.83
 E-mail: centrala@anif.ro

Nr. 5135 din 13.08.2008

Catre,

Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania
 reprezentata prin Consilier Construct Bucuresti

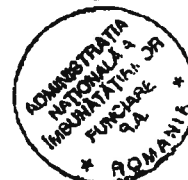
Spre stiinta: Sucursala Teritoriala Mures-Olt Superior

In urma analizei documentatiei depuse de d-voastra si inregistrata la ANIF RA, Sucursala Teritoriala Mures - Olt Superior, Unitatea de Administrare Brasov, cu nr. 2530, din 28.07.2008 in vederea obtinerii Avizului de specialitate ANIF RA, pentru faza de actualizare SF cu obiect: Mutari - protejari instalatii de imbunatatiri funciare intersectate de traseul autostrazii privind investitia „Autostrada Transilvania Sector 1A” aflata in teritoriul administrativ al com. Dumbravita, Sinca, Sercaia si Mandra, jud. Brasov, se constata urmatoarele:

- a.) Terenul care face obiectul cercii se afla pe amenajarile: „442/ Desecare Barsa-Vulcanita”, „1159/Desecare Vladeni-Dumbravita”, „1037/Desecare Sercaia-Mandra”, aflate in administrarea ANIF RA, Sucursala Mures-Olt Superior, Unitatea de Administrare Brasov, afectand lucrarile de imbunatatiri funciare cuprinse in tabelul anexat.
- b.) Lucrarile fac parte din domeniul public al statului si sunt administrate de ANIF RA. Canalele au rolul de a colecta apele de suprafata si de coborare a nivelului panzei freatice de pe terenurile agricole. Pe ele se afla amplasate constructii hidrotehnice (podete, caderi, peree) care pot fi afectate de autostrada.

Fata de cele de mai sus se emite Avizul de specialitate ANIF RA necesar pentru faza de actualizare SF privind investitia „Autostrada Transilvania Sector 1A”, in jud. Brasov.

Dupa intrarea in posesie a suprafetelor de teren necesare realizarii investitiei, sunteti obligati sa reveniti cu o documentatie pentru obtinerea avizului ANIF RA in vederea scoaterii definitive si temporare din circuitul agricol conform art. 34 din Legea 138/2004 si art. 92 din Legea 18/1991 cu modificarile si completarile ulterioare.



In conformitate cu Ordinul MADR nr. 227/2006, se interzice executarea de constructii (cladiri, instalatii de orice fel, imprejmui, anexe) in zona de protectie adiacenta infrastructurii lucrarilor de imbunatatiri funciare din zona.

Conform art. 107 din Legea 18/1991:

„Distrugetea si degradarea lucrarilor de imbunatatiri funciare, ori impiedicarea luarii masurilor de conservare a unor astfel de bunuri, precum si inlaturarea acestor masuri, constituie infractiuni de distrugere si se pedepsesc potrivit prevederilor Codului Penal”

Conform art. 82 (1) din Legea 138/2004:

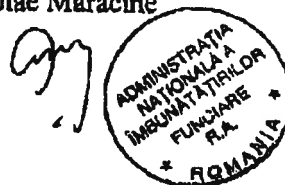
„Urmatoarele fapte constituie contraventii la normele privind exploatarea, intretinerea, reparatiile si protectia amenajarilor de imbunatatiri funciare:

f) poluarea zonei amenajarilor de imbunatatiri funciare si a spatilor tehnice aferente, a zonei de protectie a lucrarilor sau a terenurilor din cadrul amenajarilor de imbunatatiri funciare.

g) executarea de constructii ori modificarea sau extinderea constructiilor in amenajarile de imbunatatiri funciare fara acordul prealabil al Administratiei”.

Prezentul **Aviz de specialitate ANIF RA** are valabilitate 12 luni de la data emiterii, in conditiile precizarilor de mai sus si nu tine loc de **Aviz ANIF RA** de scoatere din circuitul agricol, precum si de **acord tehnic ANIF RA** necesar pentru obtinerea autorizatiei de construire.

DIRECTOR GENERAL,
/ ing. Nicolae Maracine



75	36+040	Subtraversare CCS 106	com. Șinca	canal secundar	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Amenajarea DES Șercaia-Mândra	
76	36+350	Subtraversare CDGS	com. Șinca	Vale naturală	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
77	37+180	Subtraversare Valea Scurta	com. Șinca	Vale regularizată	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
78	37+375	Subtraversare deșeu	com. Șinca	Vale naturală	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
79	37+725	Subtraversare CS30	com. Șinca	Can. secundar	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
80	38+500	Subtraversare CS5-1	com. Șinca	Canal secundar	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
81	38+620	Subtravers. CS2 pr. Zămbrița	com. Șinca	Vale regularizată	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
82	39+650	Subtravers. CP4 V. Ureșa	com. Șercaia	Vale regularizată	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
83	40+700	Subtraversare RV 7	com. Mândra	Ravenă	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
84	40+880	Subtraversare RV 6	com. Mândra	Ravenă	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
85	41+000	Subtraversare deșeu	com. Mândra	Deșeu	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
86	41+140	Subtraversare RV 5	com. Mândra	Ravenă	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
87	41+250	Subtraversare RV 4	com. Mândra	Ravenă	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
88	41+390	Subtraversare deșeu	com. Mândra	Deșeu	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
89	41+630	Subtraversare CT 3-1-5	com. Mândra	Can. terțiar	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
90	41+800	Subtraversare CP3	com. Mândra	Can. princ. desec.	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
91	42+070	Subtraversare CS3-1	com. Mândra	Can. secundar	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
92	43+600	Subtraversare deșeu	com. Mândra	Deșeu	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
93	44+080	Subtraversare CP	com. Mândra	Can. princ. desec	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
94	44+700	Subtraversare CS	com. Mândra	Can. secundar	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
95	44+950	Subtraversare CP	com. Mândra	Can. princ. desec.	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
96	45+300	Subtraversare CS26	com. Mândra	Can. secundar	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
97	45+480	Subtravers. CP, valea lazului	com. Mândra	Vale regularizată	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
98	46+180	Subtraversare CS27	com. Mândra	Can. secundar	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
99	47+490	Subtraversare CS28	com. Mândra	Can. secundar	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
100	47+640	Subtraversare CS29	com. Mândra	Can. secundar	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NOTĂ : Următoarele subtraversări nu sunt în administrarea ANIF-RA, UA BRAȘOV :

- km 9+600 Pârâul Holboșel
- km 12+440 Valea Geamăna
- km 12+640 Valea Geamăna
- km 14+060 Valea Hămaradia
- km 28+300 Valea Perșani
- km 29+060 Valea Perșani
- km 32+120 Valea Perșani
- km 36+850 Valea Șercaia
- km 43+740 Valea Mândra

ÎNTOCMIT,
INSPECTOR ZONA III
ING. BĂCANU GHEORGHE

ÎNTOCMIT,
INSPECTOR ZONA I
SING. CONSTANTIN VERONICA

Inspector zona 03
BĂCANU GHEORGHE
U.A. BRAȘOV

Inspector zona 02
CONSTANTIN VERONICA
U.A. BRAȘOV

INTRARE Nr. P 878
IESIRE
Ziua 23 Luna 06 Anul 2008

ROMÂNIA

MINISTERUL INTERNELOR ȘI REFORMEI ADMINISTRATIVE



NESECRET

Ex. 1

Nr. 735.662

11.06.2008

Direcția Generală Management Logistic și Administrativ

del Goubas
11.06.2008

S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.R.L.

INTRARE Nr. 1761
IESIRE
Ziua 20 Luna 06 Anul 2008

Către

S.C. CONSILIER CONSTRUCT S.R.L.

București, str. Stupca nr. 6, sector 6

La adresa dumneavoastră referitoare la realizarea obiectivului de investiții "Autostrada Brașov – Cluj – Borș, Secțiunea IA Cristian - Făgăraș" în județul Brașov, pe teritoriile administrative ale municipiului Codlea și comunelor Dumbrăvița, Șinca, Șercaia, Mândra, beneficiar: COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRAZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA-S.A., în conformitate cu prevederile art.10, lit. "e" din Legea nr. 50/1991 republicată și precizările aprobate prin Ordinul comun al Ministerului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului, Ministerului Apărării Naționale, Serviciului Român de Informații și Ministerului de Interne nr.3422/1995, vă comunicăm avizul de principiu, condiționat de:

- neafectarea, sub nici o formă, a imobilelor aflate în administrarea instituției noastre situate în apropierea sau pe traseul segmentului de autostradă studiat, precum și accesul sau desfășurarea activităților specifice unităților care au sediul în incintele respective.
- sectorul de autostradă cuprins între km 8+800 și 9+800 să fie protejat prin realizarea de-a lungul acesteia, pe partea dreaptă, în sensul de mers Codlea - Tg. Mureș, a unor panouri cu înălțimea de 1,80 m;
- sectorul de autostradă cuprins între km 9+800 și 10+500 să fie protejat prin realizarea de-a lungul acesteia, pe partea dreaptă, în sensul de mers Codlea – Tg. Mureș, a unei liziere de arbori;
- pe sectorul de autostradă cuprins între km 8+800 și 10+500 staționarea autovehiculelor să se facă numai în condiții excepționale, urmând ca în proiectul de semnalizări să se introducă măsurile necesare, iar dotările necesare să fie relocate pe alte sectoare;

NESECRET

Tel/Fax:3151248;311.08.07 Fax: 313.13.76;312.44.21.

e-mail:dgmla_secretariat@mira.gov.ro
RO-București, str. Eforie nr. 3 sector 5

Rol.:OM/Dact.:OM/Ex.:1
D:\SAP\My Documents\AVIZE\Anul 2008\Consilier. autostr. Cristian-Fagaras. Bv.. 735.662.doc
Pagina 1 din 2

NESECRET

Nr. 735 662
11/06/2008

- în cazul în care traseul autostrăzii va intersecta construcții prevăzute cu adăposturi de protecție civilă sau amenajate ca puncte de comandă, pentru care este necesară demolarea, se va solicita punctul de vedere al Inspectoratului pentru Situații de Urgență al Județului Brașov. Dacă în zona adiacentă autostrăzii vor fi realizate investiții care se supun dispozițiilor Hotărârii Guvernului României nr. 1739/2006, se impune avizarea acestora din punct de vedere al securității la incendiu de către inspectoratul județean menționat;

- obținerea avizului Serviciului Poliție Rutieră din structura Inspectoratului de Poliție al Județului Brașov.

Prezentul aviz a fost eliberat în baza Certificatului de Urbanism nr. 157 din 11.04.2008 emis de Consiliul Județean Brașov.

Prezenta adresă nu se substituie celorlalte avize impuse, după caz, de legislația privind regimul zonei de frontieră; regimul armelor, munițiilor, substanțelor toxice periculoase; prevenirea și stingerea incendiilor sau alte prevederi legale în vigoare.

Nerespectarea documentației conduce la anularea avizului dat de unitatea noastră.

DIRECTOR GENERAL



NESECRET

Fax: 3151248; 311 08 07 Fax: 313.13.76; 312.44.21.
e-mail: dgmla_secretariat@mira.gov.ro
RO-București, str. Eforie nr. 3 sector 5

Red: OM/Dad.:OM/Ex.:1
DISAPBMV Document AVIZ/Ampl 2008Cnsp/ier suport: Cristina-Espares Rn 735 662 doc

ROMANIA
JUDETUL BRASOV
PRIMARIA MUNICIPIULUI CODLEA
Nr. 8899/19.03.2008



CONSILIUL JUDETEAN
BRASOV

Nr. *ad 2663*
Ziua *31* Luna *03* Anul *2008*

(16)

Catre,
PRESEDINTELE CONSILIULUI JUDETEAN BRASOV
ARHITECT SEF

Urmare adresei dvs. nr. 2663/19.03.2008, pentru eliberarea certificatului de urbanism, inaintata de Mihai Grecu – director general al **Companiei Nationale de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania** cu domiciliul/sediul in judetul municipiul/orasul/comuna **Bucuresti** satul..... Sectorul 1 cod postal 10873, strada **Dinicu Golescu, nr 38, bl.....sc.....et.....ap..... telefon/fax 3186630/3186678,** Pentru imobilul-teren si/sau constructii- situat in judetul **Brasov,** municipiul/orasul/comuna **Codlea** satul.....sectorul **EXTRAVILAN** cod postal 505 100 stradanr.....bl.....sc.....et.....ap.....sau identificat prin **Plan de incadrare in zona, Plan de situatie**

In scopul: **Lucrari de construire: AUTOSTRADA TRANSILVANIA SECTORUL 1A CRISTIAN – FAGARAS KM 0+000 – 48+500.**

In urma analizarii documentatiei transmise si a verificarii datelor existente, se emite urmatorul :

AVIZ FAVORABIL

Regimul juridic: Terenuri proprietate de stat, particulare si publice situate in extravilanul localitatii Codlea;

Regimul economic:

Folosinta actuala: terenuri agricole, terenuri neproductive, cursuri de apa, drum national DN 1, drum judetean 112A, cale ferata, drumuri de exploatare

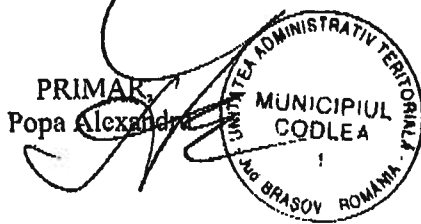
Destinatia: Conform P.U.G. existent = Traseu autostrada, sector Brasov - Targu Mures, traseu varianta ocolitoare Codlea si terenuri agricole ;

Regimul tehnic :

Sistemul constructiv , inaltimea, alinierea, echiparea cu utilitati, etc. a constructiilor propuse, vor respecta normativele tehnice in vigoare. Solutiile vor fi corelate cu PATJ Brasov ; racordarile la ocolitoarea propusa, la drumurile judetene si la drumul national ; se va reglementa regimul juridic al terenurilor ce vor fi afectate si se vor obtine toate acordurile si avizele necesare.

Prezentul aviz este valabil si pentru emiterea autorizatiei de construire/desfiintare.

PRIMAR,
Popa Alexandru



SECRETAR,
Rotaru Vasile

ARHITECT SEF,
Bradu Claudia

JUDEȚUL BRAȘOV
 PRIMĂRIA COMUNEI - DUMBRĂVIȚA
 Nr. 901 din 31 martie 2008



CONSILIUL JUDEȚEAN
 BRAȘOV

Nr. ad 2663
 Ziua 02 Luna 02 Anul 2008

Către,
**PREȘEDINTELE CONSILIULUI JUDEȚEAN
 BRAȘOV**

Urmare adresei dvs. nr. 2663 din 19.03.2008 referitoare la cererea nr. 2663 din 19.03.2008, pentru eliberarea certificatului de urbanism și a autorizației de construire înaintată de dl. MIHAI GRECU - DIRECTOR GENERAL CNADNR S.A. cu domiciliul/sediul în municipiul/orașul/comuna BUCUREȘTI, sectorul/satul 1, cod poștal-, strada B-dul. Dinică Golescu, nr. 38, Bl. -, Sc. -, et. 8, ap. -, telefon -.

Pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în Județul Brașov, municipiul/orașul, comuna Dumbrăvița, sat Dumbrăvița și sat Vlădeni cod poștal -, strada -, nr. -, Nr. fișă cadastrală / Nr. Carte Funciară -, nr. top. -, sau identificat prin : Documentația pentru avize-acorduri, servicii de proiectare și asistență tehnică pentru secțiunea 1A Cristian - Făgăraș a autostrăzii Transilvania - Brașov - Cluj - Bors.

În scopul : Lucrări de construire - AUTOSTRADA TRANSILVANIA
 SECTORUL 1A CRISTIAN - FĂGĂRAȘ, KM. 0+000 - 48+500.

În urma analizei documentației transmise și a verificării datelor existente, se emite următorul:

AVIZ

Regimul juridic : Autostrada Transilvania propusă a se executa conform traseului modificat, traversează comuna Dumbrăvița, prin satul Vlădeni pe terenurile cuprinse în intravilanul și extravilanul localității, proprietatea persoanelor fizice, persoanelor juridice, pe terenurile ce aparțin domeniului public al localității și linia de cale ferată C.F.R. Brașov - Sibiu.

Regimul economic: Destinația actuală a terenurilor afectate de autostradă sunt înregistrate în următoarele categorii de folosință: teren de construcții, arabil, fâneată, pădure, pășune, drumuri comunale, DJ 112 C.

Regimul tehnic: Construirea autostrăzii se va face în baza unei documentații întocmite în conformitate cu prevederile legale în vigoare, iar pentru traseul stabilit pe raza localității, solicităm refacerea PUG-ului localității de către CNADNR, beneficiarul investiției

Prezentul aviz este valabil pentru obținerea certificatului de urbanism.

PRIMAR
 Popa Zachiu

SECRETAR
 Micu Costel

20/27.03.08.

CONSILIUL JUDETEAN
BRASOV

Nr. ad 2663

Ziua 28 Luna 03 Anul 2008

JUDETUL BRASOV
PRIMARIA COMUNEI SINCA
 Nr. 255 din 27.03.2008.

CĂTRE,
CONSILIUL JUDETEAN BRASOV

Urmare a adresei nr.2663 din 19.03.2008. inaintata de Mihai Grecu-Director General CNADNR cu domiciliul in Mun. Brașov b-dul Dinica Golescu nr.8, pentru imobilul situat in jud. Brasov, com. Sinca, sat Persani, identificat prin Plan de Situatii, Plan de incadrare in zona și solicită pentru :

Construire AUTOSTRADA TRANSILVANIA sector 1A Cristian-Fagaras.
 In urma analizei documentatiei transmise si a datelor existente se emite urmatorul

AVIZ

REGIMUL JURIDIC

Zona afectata de lucrari este situata pe teritoriul administrative al com. Sinca in extravilanul loc.Persani.

Se va tine cont de retelele importante existente pe traseul autostrazii.

REGIMUL ECONOMIC

Folosirea actuală a terenului pe care se va construe autostrada; teren arabil si fineata, proprietari personae fizice din loc Persani. Se va lua legatura cu aceste personae pentru acordarea de despagubiri

REGIMUL TEHNIC

Datele tehnice reies din planul de situatie si sistemele constructive si tehnologice de executie. Acestea vor fi la nivelul standardelor internationale.

Lucrarile conexe de interes public necesare obiectivului pe teritoriul com. Sinca trebuie sa asigure pasaje de nivel la intersecțiile tuturor drumurilor comunale, judetene, nationale.

PRIMAR
 Ing. Radu Prilintean



SECRETAR,
 Sas Delia

h

INTOCMIT
 Tehn. Urbanism
 Alexandru Raica

ROMÂNIA

Județul BRASOV
PRIMĂRIA COMUNA SERCAIA



CONSILIUL JUDEȚEAN
BRASOV

Nr. ad 2663
Ziua 02 Luna 04 Anul 2008

19

Primar
Nr. 752 din 20.03.2008

Către,
PREȘEDINTELE CONSILIULUI JUDEȚEAN BRASOV

Urmare adresei dvs. nr. 2663 din 19.03.2008 referitoare la cererea nr. 2663 din 19.03.2008 pentru eliberarea certificatului de urbanism, înaintată de ⁽¹⁾ MIRIA GRECU DIN GENERAL CHADNR SA domiciliul ⁽²⁾

cu _____ în județul BUCUREȘTI municipiul BUCUREȘTI
sediul _____ orașul _____
satul _____ comună 1 cod poștal _____
sectorul _____
strada B-dul ANICA GOLESCU nr. 38 bl. _____ sc. _____ et. 8 ap. _____
telefon / fax: _____ e-mail: _____

Pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul BRASOV
municipiul COMUNA SERCAIA cod poștal 507195
strada _____ nr. _____ bl. _____ sc. _____ et. _____ ap. _____
sau identificat prin ⁽³⁾ PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONA
PLAN DE SITUAȚIE

în scopul ⁽⁴⁾ LUCRARI DE CONSTRUIRE AUTOȘTRADA TRANSILVANIA
SECTOR IA CRISTIAN - FAGARAS Km 0+000 - 48+500

În urma analizării documentației transmise și a verificării datelor existente, se emite următorul

AVIZ ⁽⁵⁾
FAVORABIL

LUCRARI DE CONSTRUIRE AUTOȘTRADA TRANSILVANIA
SECTOR IA CRISTIAN - FAGARAS Km 0+000 - 48+500

Prezentul aviz este valabil și pentru emiterea autorizației de construire ~~desfina~~

PRIMAR,
PACTIN CRISTINEL

L.S.



SECRETAR,

SPIRIDON MARIANA

ARHITECT ȘEF
GABOS ZOLTEF

⁽¹⁾ Numele și prenumele solicitantului
⁽²⁾ Adresa solicitantului
⁽³⁾ Date de identificare a imobilului
⁽⁴⁾ Scopul emiterii certificatului de urbanism

⁽⁵⁾ Se vor preciza elementele privind regimul juridic, economic și tehnic ale imobilului, rezultate din documentația de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobată prin plan și din hotărârile consiliului local

ROMÂNIA

Județul BRASOV
PRIMĂRIA COMUNEI MANDRA



CONSILIUL JUDEȚEAN
BRASOV

Nr. ad 2663
Ziua 27 Luna 03 Anul 2008

Primar
Nr. 980 din 20.03.2008

Către,
PREȘEDINTELE CONSILIULUI JUDEȚEAN BRASOV

Urmare adresei dvs. nr. 2663 din 19.03.2008 referitoare la cererea nr. 2663 din 19.03.2008 pentru eliberarea certificatului de urbanism, înaintată de ⁽¹⁾ MIHAI GRECU ȘI P. GENERAL CHADR SA domiciliul ⁽²⁾

cu _____ în județul BUCUREȘTI municipiul BUCUREȘTI
sediul _____ orașul _____ comună _____
satul _____ sectorul _____ cod poștal _____
strada B-dul DINICA GOLEȘTU nr. 38 bl. _____ sc. _____ et. 3 ap. _____
telefon / fax: _____ e-mail: _____

Pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul BRASOV
municipiul _____ cod poștal 507125
strada EXTRAVILAN nr. FN bl. _____ sc. _____ et. _____ ap. _____
sau identificat prin ⁽³⁾ PLAN DE SITUATIE ; PLAN DE INCADRARE IN ZONA

în scopul ⁽⁴⁾ LUCRARI DE CONSTRUIRE AUTOSTRADA TRANSILVANIA
SECTORUL 1 A CRISTIAN - FAGARAS Km 0+000 - 48+500

În urma analizării documentației transmise și a verificării datelor existente, se emite următorul

AVIZ ⁽⁵⁾
FAVORABIL

IN VEDEREA LUCRARILOR DE CONSTRUIRE AUTOSTRADA TRANSILVANIA
SECTOR 1 A CRISTIAN - FAGARAS Km 0+000 - 48+500.

Prezentul aviz este valabil și pentru emiterea autorizației de construire/ ~~de finalizare~~

PRIMAR,

TAFLAN JOAN SERBAN.



L.S.


SECRETAR,

GABOS JOZSEF

⁽¹⁾ Numele și prenumele solicitantului
⁽²⁾ Adresa solicitantului
⁽³⁾ Date de identificare a imobilului
⁽⁴⁾ Scopul emiterii certificatului de urbanism

⁽⁵⁾ Se vor preciza elementele privind regimul juridic, economic și tehnic ale imobilului, rezultate din documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate, precum și din hotărârile consiliului local

*) Se va semna de arhitectul șef sau de persoana cu responsabilitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului, după caz.



orange

AVIZ DE PRINCIPIU

Orange România SA
Europe House
Bd. Lascar Catargiu
Nr.51-53, Sectorul 1
Bucuresti, România
Phone: 203 30 00
Fax: 203 35 99
www.orange.ro

21

To: C.N.A.D.N Romania
Company:
Fax:
Phone:
Date: 07.08.2008
CC: SOL

From: Catalin Barbu
Department: Production/ SPG Group
Fax: 0744 445 919
Phone: 0744 441 460
Page(s) incl. this one: 1
Reference: 08/TD/NET/62461/CAB

Referitor la cererea din 01.08.2008 la care ati atasat planurile de incadrare in zona 1/20000 prin care solicitati avizul S.C. ORANGE ROMANIA S.A in vederea realizarii "Autostrada Transilvania Sectorul 1A (Cristian - Fagaras Km 0+000 - 48 + 500)", vă comunicăm avizul nostru favorabil cu urmatoarele conditii:

În zona cuprinsă in planul la scara 1:20000 anexat memoriului tehnic, S.C. ORANGE ROMANIA S.A. deține cablu de fibră optică pe urmatoarele portiuni:

DN1 Km 174+075

SC Orange Romania S.A. detine cablu FO pe partea stanga a DN1 in directia Sibiu Brasov, asa cum este trasat pe plansa la scara 1:20000.

DC44

SC Orange Romania S.A. detine cablu FO pe partea stanga a DN1 in directia Dumbravita Codlea, asa cum este trasat pe plansa la scara 1:20000.

DJ112C

SC Orange Romania S.A. detine cablu FO pe partea dreapta a DN1 in directia Dumbravita Vladeni, asa cum este trasat pe plansa la scara 1:20000.

DN1

SC Orange Romania S.A. detine cablu FO pe partea stanga a DN1 in directia Sibiu Brasov, asa cum este trasat pe plansa la scara 1:20000.

Orange Romania SA - Cod unic de inregistrare: 9010105

QAF006v.2.

AVIZ DE PRINCIPIU

Orange România SA
Europe House
Bd. Lascar Catargiu
Nr.51-53, Sectorul 1
Bucuresti, România
Phone: 203 30 00
Fax: 203 35 99
www.orange.ro

1. Cablul este îngropat la o adâncime cuprinsă între 1 și 1.2 m, cu bandă avertizoare la 0.3 m deasupra cablului.
2. Constructorul lucrării va emite o comandă pentru asistență tehnică ce se va acorda la efectuarea lucrărilor în zona în care se găsește cablul de fibră optică. Comanda pentru asistența tehnică se va emite cu cel puțin 5 zile înainte de începerea lucrărilor.
3. Este interzisă executarea săpăturilor mecanizate la distanțe mai mici de 1 m față de poziția cablului.
4. Nerespectarea acestor prevederi atrage după sine întreaga răspundere a proiectantului, constructorului și beneficiarului, în cazul producerii de avarii și perturbații în buna funcționare a rețelei de fibră optică a S.C. ORANGE ROMÂNIA S.A.
5. Condiții speciale: Se va face predare de amplasament pentru fiecare tronson de lucru.
6. Persoana de contact din partea Orange este ing. Catalin BARBU, tel 0744441460.

Orange Romania
SPG Brasov



Orange Romania SA - Cod unic de inregistrare: 9010105

QAF006v.2.

Adresă
falsă

Vodafone ROMANIA S.A.
RESURSE SAU
07 08. 08
ENG: 22347



07 08 2007
91162
(22)

Catre,

CONSILIER CONSTRUCT

Attn Ing. Tiberiu Gombos – Director Proiectare

Ca urmare a cererii dumneavoastra din data de 29.07.2008 privind eliberarea avizului de amplasament pentru executarea obiectivului "SERVICII DE PROIECTARE SI ASISTENTA TEHNICA PENTRU SECTIUNEA 1A CRISTIAN FAGARAS A AUTOSTRAZII TRANSILVANIA, BRASOV – CLUJ – BORS", va comunicam **avizul nostru favorabil cu respectarea urmatoarelor conditii:**

- in zona unde urmeaza a se construi acest obiectiv societatea noastra detine trasee cabluri de fibra optica (FO) intre localitatile Brasov si Dumbravita pe partea stinga si pe partea dreapta a DN1/E68;
- inainte de inceperea lucrarilor se va face o pichetare a traseului de fibra optica **intre Km. 0 si Km. 1 la intersectia cu DN1/E68, intre Km. 8 si Km. 9 la intersectia si vecinatatea cu DC 44, SECTIUNEA 1A CRISTIAN FAGARAS A AUTOSTRAZII TRANSILVANIA, BRASOV – CLUJ – BORS**. In varianta obiectivului prezentat si se va preda amplasamentul prin proces verbal;
- anuntarea inceperii lucrarilor se va face inainte cu cel putin 7 zile calendaristice. Instiintare in care se va preciza daca va fi sau nu nevoie de devieri ale traseului de fibra optica Vodafone, functie de lucrari in zonele mentionate;
- nu se vor intrerupe traseele de fibra optica apartinand Vodafone;
- daca va fi necesara realizarea unor lucrari pentru devierea traseelor de fibra optica apartinand Vodafone acestea se vor efectua de un antreprenor agreat si avizat de Vodafone, beneficiarul proiectului - **Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale** urmand a suporta cheltuielile cauzate de aceste devieri;
- lucrarea de deviere a traseelor de fibra optica se vor efectua sub directa supravegherea a unui reprezentant Vodafone, numai in intervalele de timp stabilite de comun acord;
- in cazul in care accidental se va deteriora cablul de fibra optica de pe traseele mentionate, **Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale** va avea obligatia de a suporta cheltuielile de remediere cu o firma agreata de Vodafone si de a plati daune cauzate de intreruperea de trafic.

Vodafone Romania S.A. SAC Department
Pipera-Tunari street, 4-II, 1st Floor, Voluntari, SAJ, Romania, 077190
T +40 (21) 302 2551, F +40 (21) 302 2570, www.vodafone.ro
Registered in Romania: J40/9852/1998, Unique registration code: 8971728



Avizul este emis pentru amplasamentul comunicat de Consilier Construct, conform planurilor de situatie trimise catre VODAFONE, din care reiese ca amplasamentul obiectivului "SERVICII DE PROIECTARE SI ASISTENTA TEHNICA PENTRU SECTIUNEA 1A CRISTIAN FAGARAS A AUTOSTRAZII TRANSILVANIA, BRASOV - CLUJ - BORS" va intersecta DN1/E68 si DC 44 la pozitiile kilometrice mentionate.

Va multumim pentru colaborare.

Cu stima,

Data:

Site Development Engineer Transilvania

Botoroga Adrian

07 august 2008

0721-334886

Vodafone - Romania



Vodafone Romania S.A. SAC Department
Pipera-Tunari street, 4-II, 1st Floor, Voluntari, SAI, Romania, 077190
T +40 (21) 302 2551, F +40 (21) 302 2570, www.vodafone.ro
Registered in Romania: J40/9852/1908, Unique registration code: 8971728