Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
10 IAN. 2018
Nr. înregistrare 92/ 863

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. 1 din 08.01.2018

Ca urmare a notificării Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA, cu sediul în B-dul Dinicu Golescu, nr.38 București, Sector 1, 010873, înregistrată la Agenția Națională pentru Protecția Mediului cu nr.14677 din 08.11.2017, și adresei de completări nr.16121/13.12.2017 privind revizuirea Acordului de mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016, emis pentru proiectul "Autostrada Sebeș-Turda",

în baza:

- *Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr.195/2005 privind protecţia mediului, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.265/2006, cu modificările şi completările ulterioare,*
- *Hotărârii Guvernului nr.1000/2012 privind reorganizarea şi funcţionarea Agenţiei Naţionale pentru Protecţia Mediului şi a instituţiilor publice aflate în subordinea acesteia,*
- *Hotărârii Guvernului nr.445/2009 privind evaluarea impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice şi private, cu modificările şi completările ulterioare,*
- *Ordinului Ministerului Mediului şi Pădurilor nr.135/76/84/1284/ 2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice şi private,*
- *Ordinului Ministerului Mediului şi Pădurilor nr.2387/2011 pentru modificarea OM nr.1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanţă comunitară, ca parte integrantă a reţelei ecologice europene Natura 2000 în România;*
- *Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.49/2011;*
- *Ordinului Ministerului Mediului şi Pădurilor nr.19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potenţiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar,*

Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului în calitate de autoritate competentă pentru derularea etapei de încadrare din cadrul procedurii de revizuire a Acordului de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016, în urma:

- Analizării modificărilor aduse proiectului;

- Consultării autorităților publice locale în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 27.12.2017 la sediul Agenției pentru Protecția Mediului Alba și a consultării publicului interesat, **decide:**

Modificările aduse proiectului "Autostrada Sebeș – Turda", amplasat în județul Alba și județul Cluj, de pe Secțiunea C între km 0+000 – km 0+300 din județul Alba nu se supun evaluării impactului asupra mediului şi nu se supun evaluării adecvate.

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

- Modificările aduse proiectului se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr.445/2009, cu modificările și completările ulterioare, anexa nr.2, pct.13 lit.a „orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct.22 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr.1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului";

  Modificările aduse proiectului, prin analiza criteriilor din Anexa 3 a HG nr.445/2009 cu modificările şi completările ulterioare, nu sunt de natură a genera un impact semnificativ asupra mediului.

1. Caracteristicile proiectelor:

a) Mărimea proiectului:

Pentru proiectul "AUTOSTRADA SEBEȘ – TURDA" s-a emis actul de reglementare Acord de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 și revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016. Acordul de Mediu nr.RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 a fost emis în scopul: stabilirii condițiilor și a măsurilor pentru protecția mediului care trebuie respectate pentru realizarea proiectului.

Pentru realizarea proiectului traseul autostrăzii a fost împărțit în 4 loturi astfel:

- Lot 1: km 0+000- km 17+000
- Lot 2 : km 17+000-km 41+250
- Lot 3 : km 41+250- km 53+700
- Lot 4: km 53+700- km 70+000

În urma finalizării lucrărilor de proiectare a autostrăzii Sebeș-Turda Lot 1, secțiunea C km 0+000 – km 0+300, inclusiv Nod Rutier Sebeș au fost efectuate modificări față de soluțiile prevăzute în studiul de fezabilitate pe baza căruia s-a obținut actul de reglementare.

Întregul Lot 1 a fost structurat în trei secţiuni de proiectare distincte:

- Secţiunea A – toate lucrările cuprinse în intervalul km 0+300 – km 14+000.
- Secţiunea B - toate lucrările cuprinse în intervalul km 14+000 – km 17+000.
- Secţiunea C - toate lucrările cuprinse în intervalul km 0+000 – km 0+300 și cele aferente Nodului Rutier Sebeş.

Modificările aduse proiectului sunt doar la lucrările de pe secțiunea C, intervalul cuprins între km 0+000 – km 0+300, inclusiv Nod Rutier Sebeș.

Traseul tronsonului de autostradă Lot 1 nu s-a modificat față de traseul reglementat prin Acordul de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009 revizuit în data de

31.10.2013, în data de 26.11.2015 și revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 **și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.**

❖ **Modificări aduse proiectului:**

În urma aprobării proiectului tehnic și a stabilirii condițiilor tehnice de realizare a proiectului în conformitate cu normele tehnice în vigoare au fost necesare următoarele modificări:

- linia roşie a fost proiectată într-un rambleu (1,58 - 1,83 m) pentru adaptarea profilului longitudinal la caracteristicile generale ale terenului, precum și la necesitatea asigurării descărcării apelor din fundaţia autostrăzii şi evitarea înzăpezirii pe timpul iernii.
- au fost adoptate declivităţi de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafaţă pentru a preveni stagnarea apei pe partea carosabilă sau scurgerea ei lentă care ar putea duce, în cazul circulației cu viteze mari, la pierderea aderenţei pneu-îmbrăcăminte rutieră și crearea fenomenului de acvaplanare.

Nod rutier Sebeș

- au fost prevăzute declivităţi de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafaţă (în zona profilelor cu dever zero între curbele de sens contrar care se amenajează declivitatea va fi de min. 0,5%).
- pantele au fost calculate sub valoarea maximă deoarece pentru valorile de peste 4% are loc o scădere a vitezei de circulaţie a vehiculelor ceea ce ar conduce la un consum important de carburanţi.
- în cazul bretelelor 5 și 6 declivitatea maximă adoptată este de 4.5% conform STAS 863/85.

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan este asigurată o viteză de proiectare de 120 km/h, traseul fiind dispus în aliniament. Tot aici este realizată racordarea dintre platformele bretelelor nodului Sebeș și platforma autostrăzii.

La km 0+100 autostrada este supratraversată de un drum comunal, prin intermediul unui pasaj.

Desprinderea din Autostrada A1, Sibiu – Orăştie, a Autostrăzii Sebeş – Turda se realizează printr-un Nod Rutier de mare viteză, specific intersecţiilor dintre două autostrăzi (nod de tip A).

Nodul Rutier va avea 6 bretele, acestea asigurând preluarea şi dirijarea tuturor fluxurilor de trafic, pe toate direcţiile. Patru din acestea fac legătura directă între cele două autostrăzi, A1 și A10 și au câte două benzi pe sens, iar bretelele 5 și 6 realizează legătura cu nodul existent Lancrăm, și au câte o bandă pe sens.

Nodul rutier a fost amplasat între două noduri existente ale Autostrăzii A1:

- Nodul Rutier Lancrăm (dispus la intersecţia dintre A1 şi DN 1).
- Nodul Rutier Sebeş Vest (dispus la intersecţia dintre A1 şi DN 7).

Nodul Rutier Sebeş, ținând cont de restricțiile existente ce derivă din prezența celor două noduri rutiere existente, a fost astfel proiectat încât să afecteze cât mai puțin posibil lucrările existente și să nu împieteze asupra bunei funcţionări a nodurilor existente, având posibilitatea de a prelua, prin acestea, fluxurile de trafic ce derivă inclusiv spre și dinspre cele două drumuri naţionale existente în zonă (DN 1 şi DN 7).

Realizarea nodului rutier presupune realizarea unor pasaje de supratraversare a Autostrăzii A1.

Viteza de circulație pe bretelele ce asigură legătura între cele două autostrăzi este de 80km/h, iar pentru bretelele 5 și 6, ce asigură legătura cu nodul Lancrăm este de 40km/h.

Funcționalitatea celor 6 bretele este asigurată după cum urmează:

Breteaua 1

Asigură relația Turda – Orăștie, are 2 benzi pe sens și supratraversează breteaua 3 și CF 210 printr-un singur pasaj superior.

Breteaua 2

Asigură legătura Orăștie – Turda, are 2 benzi pe sens și supratraversează breteaua 3 și CF 210, precum și Autostrada A1, sector Sibiu-Orăștie, printr-un singur pasaj superior.

Breteaua 3

Asigură direcția Turda – Sibiu, ea subtraversează bretelele 1 și 2 și se află în aproprierea CF210.

Ca și diferență se poate nota că amplasamentul bretelei 3 a fost translatat spre autostrada existentă, pentru a asigura respectarea cerințelor C.T.E. Siguranța Circulației de racordare a acesteia până la podul peste Râul Secaș aflat pe autostrada A1. Această translatare a bretelei 3 spre autostrada existentă a impus depășirea perimetrului expropriat (de la km 3+050 la km 4+400 a bretelei). Astfel suprafața totală a imobilelor afectate de translatarea bretelei 3 spre autostradă este de 17664.843mp, iar categoria de folosință identificată este arabil (A).

Datorită prezenței unui pod pe autostrada Sibiu – Orăștie în zona de lipire a bretelei 3 de autostradă, extinderea autostrăzii existente nu s-a putut realiza decât cu o bandă, realizată prin extinderea benzii de staționare cu 1m.

În aproprierea km 1+332,75 din breteaua numărul 3 se desprinde breteaua 5, care se racordază la intersecția giratorie dispusă în partea de Sud față de A1, din cadrul nodului rutier existent Lancrăm, pentru asigurarea relației directe de Trafic Turda-DN1. Breteaua 3 este proiectată pentru o viteză de 80km/h.

Breteaua 4

Asigură relația Sibiu – Turda, are 2 benzi pe sens și traversează împreună cu breteaua 3 Râul Sebeș, DN1 și bretelele Nodului Rutier Lancrăm.

Breteaua 5

Asigură relația Turda – Sebeș, se desprinde din breteaua 3, are o bandă pe sens și asigură legătura cu DN 1 prin intermediul girației existente în partea de Sud față de A1, astfel fiind asigurată relația pentru traficul de pe Autostrada Sebeș – Turda ce dorește să acceseze DN 1. Această bretea este proiectată la o viteză de proiectare de 40km/h.

Breteaua 6

Asigură relația Sebeș - Turda prin conexiunea cu breteaua 4. În acest fel este asigurat accesul pentru participanții la trafic de pe DN 1 ce doresc să acceseze Autostrada Sebeș – Turda, pe direcția Turda. Această bretea este proiectată pentru o viteză de proiectare de 40km/h și are 1 bandă pe sens.

Alte modificări aduse proiectului pe tronsonul km 0+000 – km 0+300 sunt prevăzute în ANEXA care este parte integrantă a prezentei Decizii.

b) Cumularea cu alte proiecte: Obiectivul construirii unei infrastructuri rutiere pe relația Turda - Sebeș este încadrat în Planul de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I - Rețele de transport, aprobat cu Legea nr.363 din 21.09.2006, parte a rețelei Trans Europene de Transport (TEN-T), publicată în Monitorul Oficial Partea I nr.806 din 26.09.2006.

Acest aspect a fost analizat în cadrul procedurii de reglementare pentru emiterea Acordului de mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.

c) Utilizarea resurselor naturale - modificările aduse proiectului nu implică un consum suplimentar de resurse față de cel reglementat inițial.

d) Producția de deșeuri - modificările aduse prin proiectul tehnic pentru construirea autostrăzii Sebeș-Turda lot 1, sector C km 0+000 - km 0+300 nu duc la schimbarea tipurilor și cantităților de deșeuri din Acordul de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.

- rămâne valabil modul de gospodărire a deșeurilor din Acordul de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit în data de 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.

e) Emisiile poluante, inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort - evaluarea impactului asupra mediului a fost realizată inițial, iar modificările propuse nu conduc la surse semnificative de impact suplimentar.

f) Riscul de accident, ţinându-se seama în special de substanţele şi de tehnologiile utilizate - se vor respecta condițiile din Planul de prevenire a poluărilor accidentale și se va acționa conform acestui plan în vederea depistării cauzei, stopării propagării și limitării efectelor poluării accidentale.

2. Localizarea proiectelor

2.1.utilizarea existentă a terenului - modificările aduse proiectului nu implică modificări privind utilizarea terenului

2.2.relativa abundență a resurselor naturale din zonă, calitatea și capacitatea regenerativă a acestora – modificările aduse proiectului nu necesită utilizarea de cantități suplimentare de resurse naturale suplimentare

2.3.capacitatea de absorbție a mediului, cu deosebită atenție pentru:

- **Zonele umede** – acest aspect a fost analizat în cadrul procedurii de reglementare pentru emiterea Acordului de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016
- **Zonele costiere** – nu este cazul
- **Zonele montane și împădurite** – traseul autostrăzii nu implică defrișări
- **Parcurile și rezervațiile naturale** – nu este cazul
- **Ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare, cum sunt: zone de protecţie a faunei piscicole, bazine piscicole naturale şi bazine piscicole amenajate etc**. – nu este cazul
- **Zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare** – cea mai apropiată arie naturală protejată se află la aproximativ 900 m;
- **Ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislaţie au fost deja depăşite** - nu este cazul;
- **ariile dens populate** – nu este cazul;
- **peisajele cu semnificaţie istorică, culturală şi arheologică** – pe traseul autostrăzii Sebeș-Turda, lot 1 numărul siturilor arheologice și monumentelor istorice corespund cu cele din documentația pentru obținerea acordului de mediu revizuit. Pe secțiunea C km 0+000 - km 0+300 nu sunt situri arheologice și monumente istorice.

3. **Caracteristicile impactului potențial:**

- **extinderea impactului: aria geografică şi numărul persoanelor afectate** - modificările apărute nu generează un impact suplimentar față de cel evaluat anterior emiterii Acordului de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016;
- **natura transfrontieră a impactului** - nu este cazul;
- **mărimea şi complexitatea impactului** – impact redus, temporar, local – impactul nu este suplimentar față de evaluarea realizată anterior emiterii Acordului de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016
- **probabilitatea impactului** - impactul nu este suplimentar față de evaluarea realizată anterior emiterii Acordului de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.
- **durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului** - temporar, variabil, reversibil și nu este suplimentar față de evaluarea realizată anterior emiterii Acordului de Mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.

II. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare adecvată sunt următoarele:

a) Modificările aduse la Proiect nu provoacă o deteriorare semnificativă sau o pierdere a unor habitate naturale de interes comunitar.
b) Modificările aduse la Proiect nu implică utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică (exploatarea apelor de suprafață și subterane, activitățile extractive de suprafață de sol, argilă, nisip, pietriș, defrișarea, inundarea terenurilor, pescuit, vânătoare, colectarea plantelor) din cadrul ariilor naturale protejate de interes comunitar mai sus menționate.
c) Lucrările de realizare a proiectului, nu vor determina modificări fizice semnificative în aria naturală protejată de interes comunitar.

Condiţii de realizare a proiectului: Vor fi respectate toate condițiile impuse prin Acordul de mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016, cât și avizele/acordurile emise de alte autorități.

Rezultatele activității de monitorizare în perioada de execuție și de exploatare se vor păstra la titular/antreprenor/beneficiar și se vor prezenta la cererea organelor de control abilitate, sub formă de raport sintetizat anual.
Rezultatele activității de monitorizare a biodiversității în perioada de execuție și de exploatare se vor transmite la ANPM anual, sub formă de raport. În funcție de rezultatele monitorizării, vor fi propuse măsuri suplimentare de către administratorul autostrăzii în raportul de monitorizare.

Prezenta decizie conţine 7 (șapte) pagini și o ANEXĂ ce conține 7 (șapte) pagini şi a fost întocmită în 3 exemplare, aceasta face parte integrantă din Acordul de mediu nr.RO-ANPM/01/30.06.2009, revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de

26.11.2015, revizuit cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016 și poate fi contestată în conformitate cu prevederile HG nr.445/2009 și Legii contenciosului administrativ nr.544/2004 cu modificările și completările ulterioare.

PREŞEDINTE
Viorel TOMA

Director DCPR
Octavian PĂTRAŞCU

Director DCNB
Mirela PANTILIE

Şef Serviciu SAEI
Ciprian-Cătălin ŞOAVĂ

Şef Serviciu SPN
Cristiana IORGULESCU

Întocmit: Nicoleta Ilău – SAEI
Marinela Roşu- SAEI

Elena Giurea-SPN
Aurel Dumitru GHEORGHE-SPN

ANEXA
Pentru modificările aduse proiectului
AUTOSTRADA SEBEŞ-TURDA
de la km 0+000 – la km 0+300, inclusiv Nod rutier Sebeş

Tabel 1 – **Categorii de folosinţă a terenurilor ocupate**

Categorii de terenuri ocupate	**Procente ocupări terenuri revizuire şi actualizare Acord de Mediu (%)**	**Procente ocupări terenuri revizuire şi actualizare conform modificărilor proiectului %**
Arabil (A)	78,139	78,19
Fâneţe (Fn)	0,155	0,155
Fâneaţă împădurită (Fp)	0,008	0,008
Fâneaţă cu pomi fructiferi	0,014	0,014
Păşune (Ps)	13,493	13,494
Tufăriş (Tf)	0,103	0,103
Livadă (Lv)	0,003	0,003
Vie (V)	1,222	1,222
Vie Nobilă (Vn)	0,028	0,028
Neproductiv (N)	0,443	0,443
Curţi-construcţii(Cc)	0,842	0,842008
Drum de exploatare (De)	0,811	0,813
Drum judeţean (Dj)	0,065	0,065
Drum comunal (Dc)	0,00008	0,00008
Drum naţional (DN)	0,285	0,285
Ape curgătoare (Hr)	1,489	1,4894
Cale ferată	0,838	0,8389
Canal (Hc)	0,225	0,225
Amenajare piscicolă (Hp)	0,046	0,046
Baltă (Hb)	0,035	0,035
Taluze pietruite (Ctz)	0,074	0,074
Drum (Dr)	1,448	1,448
Constructie dig (Cd)	0,231	0,231

Tabel 2 – **Profil longitudinal**

Nr. crt.	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 şi cu Decizia etapei de încadrare nr. 214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1	La revizuirea şi actualizarea SF s-a modificat profilul longitudinal al autostrăzii, urmare modificărilor locale de traseu. De asemenea, la stabilirea liniei roşii a autostrăzii s-a ţinut	Pe sectorul de la km 0+000 - km 0+300: - linia roşie s-a asezat într-un rambleu (1,58-1,83 m) deoarece profilul longitudinal trebuie să fie adaptat la caracteristicile generale ale terenului,

ROMÂNIA MINISTERUL MEDIULUI AGENŢIA NAŢIONALĂ PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI

	seama de nivelul de 2% calculate pe baza debitelor furnizate de INHGA. Debitele care au stat la baza SF au fost actualizate, pentru noile valori fiind elaborat Studiul hidraulic şi hidrologic. Traseul autostrăzii străbate un relief relativ variat, intersectând diverse tipuri de căi de comunicaţii, cursuri de apă, canale, iar profilul longitudinal a fost proiectat după următoarele criterii: ➢ drumul să fie într-un rambleu cu înălţimea de cca. 2,00 m pentru a se asigura un drenaj corespunzător structurii rutiere; ➢ utilizarea la maximum a posibilităţilor de extragere de material pentru umplutura din zonele în care relieful terenului este mai accidentat şi permite realizarea unor debleuri; ➢ la traversarea denivelată a unor căi de comunicaţii (drumuri, căi ferate) să se asigure gabaritele pe înălţime conform prevederilor din normativele în vigoare. Astfel: ➢ Pentru intersecţiile cu drumurile s-a adoptat înălţimea liberă de 5,00 m ➢ Traversarea cursurilor de apă s-a făcut la cote impuse de necesitatea asigurării debuşeului pentru debitele cu asigurarea de 2% indicate de INHGA ➢ Razele de racordare minime la racordările în plan vertical. ➢ Declivitatea maximă admisă de 5%, corespunzătoare vitezei de proiectare de 120 km/h ➢ Asigurarea unei pante longitudinale de min. 0.5% ➢ Pentru îmbunătăţirea gradului de confort al utilizatorilor drumului pe tot traseul s-a urmărit folosirea unor elemente de racordare verticală cu valori cât mai mari: ➢ Raza minimă pentru racordările concave este de 4.400 m;	să asigure descărcarea apelor din fundaţia autostrăzii şi să evite înzăpezirea pe timpul viscolelor. - s-a urmărit să se adopte declivităţi de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafaţă. Stagnarea apei pe partea carosabilă sau scurgerea ei lentă pot conduce, la viteze ridicate, la pierderea aderenţei pneu-îmbrăcăminte rutieră, ajungând până la fenomenul de acvaplanare. Nod rutier Sebeş - s-a urmărit să se adopte declivităţi de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafaţă (în zona profilelor cu dever zero între curbele de sens contrar care se amenajează declivitatea va fi de min. 0,5%). - în general, s-a urmărit realizarea unor rampe sub valoarea maximă deoarece rampele peste 4% conduc la scăderea vitezei de circulaţie a autocamioanelor şi la un spor important de consum de carburanţi. Raza minimă adoptată în cazul racordării verticale convexe a fost de 3.000 m şi de 3.600 m în cazul racordării concave, în conformitate cu normele TEM şi al normativului de autostrăzi PD 162-2002. - în cazul bretelelor 5 şi 6 declivitatea maximă adoptată este de 4,5% conform STAS 863/85.

ROMÂNIA MINISTERUL MEDIULUI

	➢ Raza minimă pentru racordările convexe este de 12.000 m.	

Tabelul nr.3 - **Structura rutieră**

Nr. crt.	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 și cu Decizia etapei de încadrare nr. 214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1	Pentru Autostrada Sebeş-Turda se va folosi "structură rutieră semirigidă" pentru o perioadă de perspectivă de 30 ani, respectiv structură rutieră nouă pentru o perioadă de perspectivă de 15 ani (2013 – 2028) şi prevederea unei ranforsări cu straturi asfaltice pentru următorii 15 ani (2028 - 2043).	Pentru Autostrada Sebeş-Turda se va folosi "structură rutieră semirigidă" cu mențiunea că dimensionarea a fost facută pentru o perioadă de perspectivă de 20 ani (2015-2035)

Tabel 4. – **Relocări de drumuri**

Nr. crt.	Drum relocat	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 și cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1	Nod Sebeş	Relocare drum local pe partea stângă a autostrăzii, L=800 m	Restabilire drum local 1 pe partea stângă a autostrăzii, L=260m *Modificare lungime*
2	Drum local	km 0+000 – km 1+650 Relocare drum local pe partea stângă a autostrăzii, L=1654 m	- nu se mai execută
3	Nod Sebeş	Relocare drum local pe partea dreaptă a autostrăzii, L=1682 m	- nu se mai execută
4	Drum local	Relocare drum local pe partea dreaptă a autostrăzii km 0+050 - km 1+400 L=1354m	- nu se mai execută

Tabel 5 – **Restabiliri legături rutiere**

Nr. crt.	Resta-biliri legături rutiere	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 și cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1.		km 0+100 Pentru asigurarea continuităţii DC este necesară restabilirea drumului	km 0+100 Relocare drum comunal prin supratraversare autostradă prin intermediul pasajului pe DC

		comunal pe o lungime de 739 m	peste autostradă, L=700m *Modificare lungime*

Tabel 6 – **Noduri rutiere**

Nr. crt	Noduri rutiere	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 și cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1	Nod rutier Sebeș	km 0+000 Nod Sebeș - nod rutier direcțional de capăt tip Y - asigură legătura între Autostrada Sebeș-Turda și Autostrada A1 (Sibiu-Deva); intersecție cu DN1 și CF200	km 0+000 Nod Sebeș - nod rutier direcțional de capăt tip A - asigură legătura între Autostrada Sebeș-Turda și Autostrada A1 (Sibiu-Deva); intersecție cu DN1 și CF210 *Față de S.F. s-a modificat denumirea C.F. conform PV nr. 209/176/2050/2017*

Tabel 7 – **Poduri, pasaje, viaducte**

Nr. crt	Poduri, pasaje, viaducte	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 și cu Decizia etapei de incadrare nr. 214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1	Pasaj pe bretea la Nod Sebeș	km 0+650- pasaj pe bretea 1 peste CF 200 și bretea 3 L=261,60m	km 0+661,99 - km 0 +759,41; PN01- pasaj pe bretea 1 peste CF 210 și bretea 3 L= 98,70m *Modificare poziție și lungime*
2	Pasaj pe bretea la Nod Sebeș	km 1+400 - pasaj pe bretea 2 peste autostrada Sibiu- Deva, CF și bretea 3 L=513m	km 0+855,34 - km 1+207,20; PN02-pasaj pe bretea 2 peste CF 210 și bretea 3 L=344,50m *Modificare pozttie și lungime*
3	Pasaj pe bretea la Nod Sebeș	km 2+050 - pod pe bretea 3 și 4 peste bretele A1- Nod Lancrăm, DN1 și râul Sebeș, L=552,64m	km 1+720,25 - km 2+218,36 (bretea 3) km 1+098,39 - km 1+595,90 (bretea 4); PN3A - pasaj peste bretele A1- Nod Lancrăm, DN1 și râul Sebeș L=497,50m *Modificare poziție și lungime*
4	Pasaj pe bretea la Nod Sebeș	km 3+050 - pasaj pe bretea 3 peste A1	km 2+923,37 - km 3+055,45 PN3B -pasaj pe bretea 3 peste A1; L=132,3m *Modificare poziție și lungime*

ROMÂNIA AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MINISTERUL MEDIULUI

		L=141,20m	
5	Pasaj pe bretea la Nod Sebeş	km 0+550 - pasaj pe bretea 5 peste A1 L=150,00m	km 0+309,96 - km 0+446,27 PN05-pasaj pe bretea 5 peste A1 L=135,20m *Modificare poziţie şi lungime*
6	Pasaj peste autostradă	km 0+100 - pasaj peste autostradă pe drum local L=140,20m	km 0+094,75 - km 0+100,74; PS01- pasaj peste autostradă pe drum local L=62,30m *Modificare lungime*

Tabel 8 – **Recalibrări şi devieri de albii**

Nr. crt	**Recalibrări şi devieri de albii**	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015 şi cu Decizia etapei de încadrare nr.214 din 10.08.2017***	**Conform modificărilor proiectului**
1	Recalibrări şi devieri de albii	Bretea 3 Sebeş, L = 100 m (a fost prevăzută la SF şi în Acordul de mediu revizuit în 2013)	Lucrările hidrotehnice constau în lucrări de protecţie a albiei Râului Sebeş, cu pereu din dale sprijinit la bază pe o grindă din beton, înglobată într-un prism de piatră brută aşezată pe două rânduri de saltele din gabioane. Lungime lucrare mal drept 150 m; lungime lucrare mal stâng 200 m.

Tabel 9 – **Reţele de utilităţi care vor fi protejate sau relocate**

Nr. crt.	**Reţele de utilităţi care vor fi relocate**	***Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 revizuit în data de 31.10.2013, revizuit în data de 26.11.2015***	**Conform modificărilor proiectului**	**Soluţie deviere/ protejare**
1	Linie electrică aeriană 220 Kv	Nod Sebeş Bretea 3, km 1+200 Bretea 2, km 1+500 Bretea 1, km 0+700 Relocare TRANSELECTRICA	Bretea 3, km 0+500-km 1+060 Bretea 2, km 1+205 Bretea 1, km 0+680 C.N.T.E.E. TRANSELECTRICA S.A.	Relocare conform proiectelor tehnice avizate de proprietarii de reţele
2	Linie electrică aeriană 20kV	nu era prevăzută în acordul de mediu	km 0+100 S.C.F.D.E.E. ELECTRICA	Deviere/ protejare în conformitate cu

ROMÂNIA AGENŢIA NAŢIONALĂ PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI MINISTERUL MEDIULUI

	Subaxa Lancrăm		DISTRIBUȚIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba	proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
3	Linie electrică aeriană 20kV Axa Sebeș 2	nu era prevăzută în acordul de mediu	Bretea 2, km 0+200-km 0+800 S.C.F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUȚIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba	Deviere/ protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
4	Linie electrică aeriană 0,4kV	nu era prevăzută în acordul de mediu	Bretea 3 km 1+950 Bretea 4 km 1+400 Bretea 3 km 4+350 S.C. F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUȚIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba	Deviere/ protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
5	Linie electrică subterană 0,4kV	nu era prevăzută în acordul de mediu	Bretea 3 km 1+950 Bretea 4 km 1+360 S.C. F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUȚIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba	Deviere/ protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
6	Linie electrică aeriană 20kV Axa Sebeș 2	nu era prevăzută în acordul de mediu	Bretea 5 km 0+400-km 0+830 S.C. F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUȚIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba	Deviere/ protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
7	RDS&RCS	nu era prevăzută în acordul de mediu	Bretea 3, km 1+960 in dreptul pasajului PN3B, cablu îngropat RDS&RCS	Deviere / protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
8	ORANGE	nu era prevăzută în acordul de mediu	Nod Rutier Lancrăm/DN1	Deviere / protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele

ROMÂNIA AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MINISTERUL MEDIULUI

9	ORANGE	nu era prevăzută în acordul de mediu	Rampă pasaj km 0+100	Deviere / protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
10	Conducta distribuție gaze naturale	nu era prevăzută în acordul de mediu	Rampă pasaj km 0+100 DELGAZ GRID	Deviere și protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
11	Conducta distribuție gaze naturale	nu era prevăzută în acordul de mediu	Bretea 3, km 1+940 Bretea 4, km 1+390 DELGAZ GRID	Deviere și protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
12	Alimentare cu apă	Breteaua nod Sebeș, SC APA CTTA SA Alba, Deviere și protejare	Bretea 3, km 1+250 Bretea 4, km 2+080 Aducțiune FIRUL I OL Dn 1000, SC APA CTTA SA Alba	Deviere și protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele
13	Alimentare cu apă	Breteaua nod Sebeș SC APA CTTA SA Alba, Deviere și protejare	Bretea 3, km 1+140 Bretea 4, km 2+240 Aducțiune FIRUL II OL Dn 1200 SC APA CTTA SA Alba	Deviere și protejare în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele

ROMÂNIA AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MINISTERUL MEDIULUI