



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din

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 completare 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 în data de 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016, emis pentru proiectul "Autostrada Sebeș-Turda",

în baza:

- *Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare,*
- *Hotărârii Guvernului nr.1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia,*
- *Hotărârii Guvernului nr.445/2009 privind evaluarea impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private, cu modificările și completările ulterioare,*
- *Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr. 135/76/84/1284/ 2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private,*
- *Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.2387/2011 pentru modificarea OM nr.1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;*
- *Ordonanței de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011;*
- *Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar,*

Agenția Națională pentru Protecția 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 în data de 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 și 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 și completările ulterioare, nu sunt de natură a genera un impact semnificativ asupra mediului.

1. Caracteristicile proiectelor:

a) Mărirea 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 în data de 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, 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 secțiuni de proiectare distincte:

- Secțiunea A – toate lucrările cuprinse în intervalul km 0+300 – km 14+000.
- Secțiunea B - toate lucrările cuprinse în intervalul km 14+000 – km 17+000.
- Secțiunea C - toate lucrările cuprinse în intervalul km 0+000 – km 0+300 și

cele aferente Nodului Rutier Sebeș.

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

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 în data de 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 roșie 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 fundația autostrăzii și evitarea înzăpezirii pe timpul iernii.
 - au fost adoptate declivități de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafață pentru a preveni stagnarea apei pe partea carosabilă sau scurgerea ei lentă care ar putea duce, în cazul circulației cu viteze mari, la pierderea aderenței pneu-îmbrăcăminte rutieră și crearea fenomenului de acvaplanare.
- Nod rutier Sebes
- au fost prevăzute declivități de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafață (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 circulație a vehiculelor ceea ce ar conduce la un consum important de carburanți.
 - 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 – Orăștie, a Autostrăzii Sebeș – Turda se realizează printr-un Nod Rutier de mare viteză, specific intersecțiilor dintre două autostrăzi (nod de tip A).

Nodul Rutier va avea 6 bretele, acestea asigurând preluarea și dirijarea tuturor fluxurilor de trafic, pe toate direcțiile. 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 intersecția dintre A1 și DN 1).
- Nodul Rutier Sebeș Vest (dispus la intersecția dintre A1 și DN 7).

Nodul Rutier Sebeș, 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 împietzeze asupra bunei funcționări a nodurilor existente, având posibilitatea de a prelua, prin acestea, fluxurile de trafic ce derivă inclusiv spre și dinspre cele două drumuri naționale existente în zonă (DN 1 și 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 80 km/h, iar pentru bretele 5 și 6, ce asigură legătura cu nodul Lancrăm, este de 40 km/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 bretele 1 și 2 și se află în apropierea 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 autostrada este de 17664.843 mp iar categoria de folosință identificată este arabil (A).

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

În apropierea km 1+332,75 din bretea numărul 3 se desprinde bretea 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. Bretea 3 este proiectată pentru o viteză de 80 km/h.

Bretea 4

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

Bretea 5

Asigură relația Turda – Sebeș, se desprinde din bretea 3, are 1 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 40 km/h.

Bretea 6

Asigură relația Sebeș-Turda prin conexiunea cu bretea 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 40 km/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.

Finalul autostrăzii Sebeș Turda, km 70+000, se realizează printr-un nod rutier cu Autostrada Transilvania, sector 2B Campia Turzii – Cluj Vest (Gilau). Sectorul din Autostrada Transilvania la care se va lega autostrada Sebes – Turda este deja executat. Legătura se va realiza prin intermediul bretelelor nodului rutier Sebes. Nodul rutier va avea 6 benzi, acestea asigurând preluarea și dirijarea tuturor fluxurilor de trafic pe toate direcțiile. Patru dintre 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.

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 în data de 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 deșuri - 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 deșuri 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.

- 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, ținându-se seama în special de substanțele și 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 în data de 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 legislația în vigoare, cum sunt: zone de protecție a faunei piscicole, bazine piscicole naturale și bazine piscicole amenajate etc.** – nu este cazul
- **Zonele de protecție specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare** – cea mai apropiată arie naturală protejată se află la aproximativ 900 m;
- **Ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislație au fost deja depășite** - nu este cazul;
- **ariile dens populate** – nu este cazul;
- **peisajele cu semnificație istorică, culturală și 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 și 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 în data de 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016 ;

- **natura transfrontieră a impactului** - nu este cazul;
- **mărima și 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 în data de 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 în data de 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016.
- **durata, frecvența și 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 în data de 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.

Condiții 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 în data de 10.08.2017 și Decizia de rectificare nr.1 din 2016, cât și avizele/acordurile emise de alte autorități.

Prezenta decizie conține 7 (șapte) pagini și o ANEXĂ ce conține 6 (șase) pagini și 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 în data de 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.

PREȘEDINTE
Viorel TOMA



Director DCPR
Octavian PĂTRAȘCU

Director DCNB
Mirela PANTILIE

Șef Serviciu SAEI
Ciprian-Cătălin ȘOAVĂ

Șef Serviciu SPN
Cristiana IORGULESCU

Întocmit: Nicoleta Ilău – SAEI
Marinela Roșu- SAEI

Elena Giurea-SPN
Aurel Dumitru GHEORGHE-SPN

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

Tabel 1 – Categoriile de folosință a terenurilor ocupate

| Categoriile de terenuri ocupate | Procente ocupări terenuri revizuire și actualizare Acord de Mediu (%) | Procente ocupări terenuri revizuire și actualizare conform modificărilor proiectului % |
|--|--|---|
| Arabil (A) | 78,139 | 78,19 |
| Fanete (Fn) | 0,155 | 0,155 |
| Fâneată împădurită (Fp) | 0,008 | 0,008 |
| Fâneată cu pomi fructiferi | 0,014 | 0,014 |
| Pășune (Ps) | 13,493 | 13,494 |
| Tufăriș (Tf) | 0,103 | 0,103 |
| Livadă (Lv) | 0,003 | 0,003 |
| Vie (V) | 1,222 | 1,222 |
| Vie Nobila (Vn) | 0,028 | 0,028 |
| Neproductiv (N) | 0,443 | 0,443 |
| Curți-constructii(Cc) | 0,842 | 0,842008 |
| Drum de exploatare (De) | 0,811 | 0,813 |
| Drum județean (Dj) | 0,065 | 0,065 |
| Drum comunal (Dc) | 0,00008 | 0,00008 |
| Drum național (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 |

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031
E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03



| | | |
|----------------------|-------|-------|
| 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 și cu Decizia etapei de încadrare nr. 214 din 10.08.2017 | Conform modificărilor proiectului |
|----------|--|--|
| 1 | <p>La revizuirea și actualizarea SF s-a modificat profilul longitudinal al autostrăzii, urmare modificărilor locale de traseu. De asemenea, la stabilirea liniei roșii a autostrăzii s-a ținut 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 și hidrologic.</p> <p>Traseul autostrăzii străbate un relief relativ variat, intersectând diverse tipuri de căi de comunicații, cursuri de apă, canale, iar profilul longitudinal a fost proiectat după următoarele criterii:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ drumul să fie într-un rambleu cu înălțimea de cca. 2,00 m pentru a se asigura un drenaj corespunzător structurii rutiere; ➤ utilizarea la maximum a posibilităților de extragere de material pentru umplutura din zonele în care relieful terenului este mai accidentat și permite realizarea unor debleuri; ➤ la traversarea denivelată a unor căi de comunicații (drumuri, căi ferate) să se asigure gabaritele pe înălțime conform prevederilor din normativele în vigoare. <p>Astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pentru intersecțiile cu drumurile s-a adoptat înălțimea liberă de 5,00 m ➤ Traversarea cursurilor de apă s-a făcut la cote impuse de necesitatea asigurării deșeurilor 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 | <p>Pe sectorul de la km 0+000 - km 0+300:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linia roșie s-a așezat într-un rambleu (1,58-1,83 m) deoarece profilul longitudinal trebuie să fie adaptat la caracteristicile generale ale terenului, să asigure descărcarea apelor din fundația autostrăzii și să evite înzăpezirea pe timpul viscozelor. - s-a urmarit să se adopte declivități de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafață. Stagnarea apei pe partea carosabilă sau scurgerea ei lentă pot conduce, la viteze ridicate, la pierderea aderenței pneu-îmbrăcăminte rutieră, ajungând până la fenomenul de acvaplanare. <p>Nod rutier Sebes</p> <ul style="list-style-type: none"> - s-a urmarit să se adopte declivități de minim 0,3% pentru a se asigura evacuarea corespunzătoare a apelor de suprafață (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 urmarit realizarea unor rampe sub valoarea maximă deoarece rampele peste 4% conduc la scăderea vitezei de circulație a autocamioanelor și la un spor important de consum de carburanți. <p>Raza minimă adoptată în cazul racordării verticale convexe a fost de 3.000 m și de 3.600 m în cazul racordării concave, în conformitate cu normele TEM și al normativului de autostrăzi PD 162-2002.</p> <ul style="list-style-type: none"> - în cazul bretelelor 5 și 6 declivitatea maximă adoptată este de 4,5% conform STAS 863/85. |



| | | |
|--|---|--|
| | <p>min. 0.5%</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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: ➤ Raza minimă pentru racordările concave este de 4.400 m; ➤ Raza minimă pentru racordările convexe este de 12.000 m. | |
|--|---|--|

Tabelul nr.3 - Structura rutieră

| Nr. crt. | <i>Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015 si cu Decizia etapei de incadrare nr. 214 din 10.08.2017</i> | Conform modificarilor proiectului |
|----------|---|--|
| 1 | Pentru Autostrada Sebeș-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) și prevederea unei ranforsări cu straturi asfaltice pentru următorii 15 ani (2028 - 2043). | Pentru Autostrada Sebeș-Turda se va folosi "structură rutieră semirigidă" cu mentiunea ca dimensionarea a fost facuta pentru o perioada de perspectiva de 20 ani (2015-2035) |

Tabel 4. – Relocări de drumuri

| Nr. crt. | Drum relocat | <i>Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015 si cu Decizia etapei de incadrare nr. 214 din 10.08.2017</i> | Conform modificarilor proiectului |
|----------|--------------|---|--|
| 1 | Nod Sebes | Relocare drum local pe partea stanga a autostrazii, L=800 m | Restabilire drum local 1 pe partea stanga a autostrazii, L=260m <i>Modificare lungime</i> |
| 2 | Drum local | km 0+000 - km1+650 Relocare drum local pe partea stanga a autostrazii, L=1654 m | - nu se mai executa |
| 3 | Nod Sebes | Relocare drum local pe partea dreapta a autostrazii, L=1682 m | - nu se mai executa |
| 4 | Drum local | Relocare drum local pe partea dreapta a autostrazii km 0+050 - km 1+400 L=1354m | - nu se mai executa |

Tabel 5 – Restabiliri legături rutiere

| Nr. crt. | Restabiliri legaturi rutiere | <i>Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015 si cu Decizia etapei de incadrare nr.</i> | Conform modificarilor proiectului |
|----------|------------------------------|--|-----------------------------------|
| | | | |



| | | | |
|----|--|--|--|
| | | 214 din 10.08.2017 | |
| 1. | | km 0+100 Pentru asigurarea continuității DC este necesară restabilirea drumului comunal pe o lungime de 739 m | km 0+100 Relocare drum comunal prin supratraversare autostradă prin intermediul pasajului pe DC peste autostradă, L=700m <i>Modificare lungime</i> |

Tabel 6 – Noduri rutiere

| Nr. crt | Noduri rutiere | Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015 si cu Decizia etapei de incadrare nr. 214 din 10.08.2017 | Conform modificarilor proiectului |
|----------------|-----------------------|---|--|
| 1 | Nod rutier Sebes | 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 <i>Fata de S.F. s-a modificat denumirea C.F. conform PV nr. 209/176/2050/2017</i> |

Tabel 7 – Poduri și pasaje

| Nr. crt | Poduri, pasaje, viaducte | Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr.01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015 si cu Decizia etapei de incadrare nr. 214 din 10.08.2017 | Conform modificarilor proiectului |
|----------------|---------------------------------|--|---|
| 1 | Pasaj pe bretea la Nod Sebes | 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 <i>Modificare pozitie si lungime</i> |
| 2 | Pasaj pe bretea la Nod Sebes | 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 <i>Modificare pozitie si lungime</i> |
| 3 | Pasaj pe bretea la Nod Sebes | km 2+050 - pod pe bretea 3 si 4 peste bretele A1- Nod Lancram, 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 bretelele A1- Nod Lancram, DN1 și râul Sebeș L=497,50m <i>Modificare pozitie si lungime</i> |
| 4 | Pasaj pe bretea la | km 3+050 - pasaj pe bretea 3 | km 2+923,37 - km 3+055,45 PN3B -pasaj pe bretea 3 peste A1; L=132,3m |

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03



| | | | |
|---|------------------------------|--|---|
| | Nod Sebes | peste A1 L=141,20m | <i>Modificare pozitie si Lungime</i> |
| 5 | Pasaj pe bretea la Nod Sebes | 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 <i>Modificare pozitie si lungime</i> |
| 6 | Pasaj peste autostrada | km 0+100 - pasaj peste autostrada pe drum local L=140,20m | km 0+094,75 - km 0+100,74; PS01- pasaj peste autostrada pe drum local L=62,30m <i>Modificare lungime</i> |

Tabel 8 – Recalibrări și devieri de albie

| Nr. crt | Recalibrari si devieri de albie | <i>Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015 si cu Decizia etapei de incadrare nr. 214 din 10.08.2017</i> | Conform modificarilor proiectului |
|----------------|--|---|--|
| 1 | Recalibrari si devieri de albie | Bretea 3 Sebes, L = 100 m (a fost prevazuta la SF si in Acordul de mediu revizuit in 2013) | Lucrările hidrotehnice constau in lucrări de protecție a albiei Râului Sebeș, cu pereu din dale sprijinit la baza pe o grinda din beton, inglobata intr-un prism de piatra bruta asezata pe doua randuri de saltele din gabioane. Lungime lucrare mal drept 150 m; lungime lucrare mal stang 200 m. |

Tabel 9 – Rețele de utilități care vor fi protejate sau relocate

| Nr. crt. | Rețele de utilitati care vor fi relocate | <i>Conform Acordului de mediu RO-ANPM/nr. 01/30.06.2009 revizuit in data de 31.10.2013, revizuit in data de 26.11.2015</i> | Conform modificarilor proiectului | Solutie deviere/ protejare |
|-----------------|---|--|---|--|
| 1 | Linie electrică aeriană 220 Kv | Nod Sebes 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 retele |
| 2 | Linie electrică aeriană 20kV Subaxa Lancram | nu era prevazuta in acordul de mediu | km 0+100 S.C.F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUTIE | Deviere/ protejare in conformitate cu proiectele tehnice |

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031
E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03



| | | | | |
|---|--|---|--|---|
| | | | TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba | avizate de proprietarii de retele |
| 3 | Linie electrică aeriană 20kV Axa Sebes 2 | nu era prevazuta in acordul de mediu | Bretea 2, km 0+200-km 0+800 S.C.F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUTIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba | Deviere/ protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 4 | Linie electrică aeriană 0,4kV | nu era prevazuta in 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 DISTRIBUTIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba | Deviere/ protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 5 | Linie electrica subterana 0,4kV | nu era prevazuta in acordul de mediu | Bretea 3 km 1+950 Bretea 4 km 1+360 S.C. F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUTIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba | Deviere/ protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 6 | Linie electrică aeriană 20kV Axa Sebes 2 | nu era prevazuta in acordul de mediu | Bretea 5 km 0+400-km 0+830 S.C. F.D.E.E. ELECTRICA DISTRIBUTIE TRANSILVANIA SUD – Sucursala Alba | Deviere/ protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 7 | RDS&RCS | nu era prevazuta in acordul de mediu | Bretea 3, km 1+960 in dreptul pasajului PN3B, cablu ingropat RDS&RCS | Deviere / protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 8 | ORANGE | nu era prevazuta in acordul de mediu | Nod Rutier Lancram/DN1 | Deviere / protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 9 | ORANGE | nu era prevazuta in acordul de mediu | Rampă pasaj km 0+100 | Deviere / protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii |

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031
E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03



| | | | | |
|----|------------------------------------|---|---|--|
| | | | | de retele |
| 10 | Conducta distributie gaze naturale | nu era prevazuta in acordul de mediu | Rampă pasaj km 0+100 DELGAZ GRID | Deviere si protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 11 | Conducta distributie gaze naturale | nu era prevazuta in acordul de mediu | Bretea 3, km 1+940 Bretea 4, km 1+390 DELGAZ GRID | Deviere si protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 12 | Alimentare cu apa | Bretea nod Sebes, SC APA CTTA SA Alba, Deviere si protejare | Bretea 3, km 1+250 Bretea 4, km 2+080 Aductiune FIRUL I OL Dn 1000, SC APA CTTA SA Alba | Deviere si protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |
| 13 | Alimentare cu apa | Bretea nod Sebes SC APA CTTA SA Alba, Deviere si protejare | Bretea 3, km 1+140 Bretea 4, km 2+240 Aductiune FIRUL II OL Dn 1200 SC APA CTTA SA Alba | Deviere si protejare in conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de retele |

