



## 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 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 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:

- *Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.265/2006, cu modificările și completările ulterioare,*
- *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 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 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) 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 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, 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 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 Sebeș**

- 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 împieteze 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 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 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 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 apropierea 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, 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 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 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 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 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 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, 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 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.

**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 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 conține 7 (șapte) pagini și o ANEXĂ ce conține 7 (șapte) 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 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.

**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**

<b>Categoriile de terenuri ocupate</b>	<b>Procente ocupări terenuri revizuire și actualizare Acord de Mediu (%)</b>	<b>Procente ocupări terenuri revizuire și actualizare conform modificărilor proiectului %</b>
Arabil (A)	78,139	78,19
Fânețe (Fn)	0,155	0,155
Fânață împădurită (Fp)	0,008	0,008
Fânață 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 Nobilă (Vn)	0,028	0,028
Neproductiv (N)	0,443	0,443
Curți-construcții(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
Construcție dig (Cd)	0,231	0,231

**Tabel 2 – Profil longitudinal**

<b>Nr. crt.</b>	<b>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</b>	<b>Conform modificărilor proiectului</b>
1	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	Pe sectorul de la km 0+000 - km 0+300: - 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,





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.

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:

- 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.

Astfel:

- 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 min. 0.5%
- 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;

să asigure descărcarea apelor din fundația autostrăzii și să evite înzăpezirea pe timpul viscozelor.

- s-a urmărit 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 acvoplanare.

Nod rutier Sebeș

- s-a urmărit 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 urmărit 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.

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.

- în cazul bretelelor 5 și 6 declivitatea maximă adoptată este de 4,5% conform STAS 863/85.

	➤ 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 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</i>	Conform modificărilor 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 mențiunea că dimensionarea a fost făcută pentru o perioadă de perspectivă 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 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</i>	Conform modificărilor proiectului
1	Nod Sebeș	Relocare drum local pe partea stângă a autostrăzii, L=800 m	Restabilire drum local 1 pe partea stângă a autostrăzii, L=260m <i>Modificare lungime</i>
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 Sebeș	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	<i>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</i>	Conform modificărilor proiectului
1.		km 0+100 Pentru asigurarea continuității 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 <i>Modificare lungime</i>
--	----------------------------------	---

Tabel 6 – Noduri rutiere

Nr. crt	Noduri rutiere	<i>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</i>	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  <i>Față de S.F. s-a modificat denumirea C.F. conform PV nr. 209/176/2050/2017</i>

Tabel 7 – Poduri, pasaje, viaducte

Nr. crt	Poduri, pasaje, viaducte	<i>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</i>	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 <i>Modificare poziție și lungime</i>
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 <i>Modificare poziție și lungime</i>
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 <i>Modificare poziție și lungime</i>
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 <i>Modificare poziție și lungime</i>

		L=141,20m	
5	Pasaj pe bretea la Nod Sebeș	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 poziție și lungime</i>
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 <i>Modificare lungime</i>

Tabel 8 – Recalibrări și devieri de albie

Nr. crt	Recalibrări și devieri de albie	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	Recalibrări și devieri de albie	Bretea 3 Sebeș, L = 100 m (a fost prevăzută la SF și în Acordul de mediu revizuit în 2013)	Lucrările hidrotehnice constau în lucrări de protecție a albiei Râului Sebeș, cu pereu din dale sprijinit la bază pe o grindă din beton, înglobată într-un prism de piatră brută așezată pe două rânduri de saltele din gabioane.  Lungime lucrare mal drept 150 m; lungime lucrare mal stâng 200 m.

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

Nr. crt.	Rețele de utilități 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	Soluție deviere/ protejare
1	Linie electrică aeriană 220 Kv	Nod Sebeș 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 rețele
2	Linie electrică aeriană 20kV	nu era prevăzută în acordul de mediu	km 0+100 S.C.F.D.E.E. ELECTRICA	Deviere/ protejare conformitate în cu

	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 în 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

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 în conformitate cu proiectele tehnice avizate de proprietarii de rețele
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