



Către:

AGENTIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI BACAU

Compania Nationala de Administrare
a Infrastructurii Rutiere - S.A.

16 APR. 2019

Nr. Inregistrare 92/ 26505

Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., cu sediul in municipiul Bucuresti, b-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sectorul 1, titular al proiectului "**Varianta de Ocolire Bacau**", pentru care a fost emis Acordul de Mediu nr. 9/10.05.2004, revizuit in 17.06.2009 – revizia 1, revizuit in data de 11.03.2015 – revizia 2 notifică asupra modificărilor care au survenit în datele proiectului care au stat la baza emiterii deciziei Agenției pentru Protectia Mediului Bacau inaintea/dupa emiterea aprobarii de dezvoltare.

Modificările aduse proiectului sunt următoarele:

a) Traseul in plan:

• *Obiect 1:*

Modificarea consta in translatarea axului autostrazii in zona mediana in scopul realizarii profilului transversal complet de autostrada. Aplicarea unor corectii ale axului proiectat in conformitate cu normativele in vigoare a condus la modificarea lungimii traseului, astfel ca noua lungime a traseului este de 20,299 km fata de lungimea initiala de 20,278 km. Diferenta dintre cele doua lungimi este de 21 m. Din lungimea totală a traseului de 20,299 km, o lungime de 16,269 km se suprapune cu traseul viitoarei autostrăzi pe direcția sud - nord (Autostrada Moldova).

Traseul se incadreaza in limitele culoarului de expropriere, iar suprafata acestuia a fost evaluata in cadrul documentatiei care a stat la baza emiterii acordului de mediu.

• *Obiect 2:*

Modificarea lungimii traseului datorita aplicarii de corectii ale axului proiectat pentru prevederea elementelor geometrice corespunzatoare unei viteze de proiectare de 100km/h astfel ca noua lungime a traseului este de 3,177 km fata de lungimea initiala de 3,165 km. Diferenta dintre cele doua lungimi este de 12 m.

Traseul se incadreaza in limitele culoarului de expropriere, iar acest culoar a fost analizat in cadrul documentatiei ce a fost elaborata in procedura de obtinere a acordului de mediu.

b) Profilul longitudinal:

- *Obiect 1:* S-a reproiectat profilul longitudinal prin prevederea elementelor geometrice corespunzatoare vitezei de proiectare de 140 km/h si s-au realizat racordarile cu subsectoarele adiacente: km 0+000 – km 2+413 si km 18+682 – km 20+299, prin prevederea elementelor geometrice aferente vitezei de 100 km/h tinand cont de normativele in vigoare;

c) Profil transversal tip:

- *Obiect 1 :* Pe sectorul cuprins intre km 2+413 – km 18+682 traseul se suprapune peste traseul viitoarei autostrazi Moldova. Profilul transversal proiectat pe acest sector este realizat la profil complet de autostrada din punct de vedere al terasamentului si se prevede realizarea structurii rutiere integral pe ambele cai, respectiv completarea terasamentului aferent zonei caii 1 (calea de pe dreapta care era initial prevăzută doar cu terasament inierbat), realizarea straturilor structurii rutiere si a dispozitivelor pentru scurgerea apelor ;

- *Obiect 1, Obiect 2, Obiect 3:* s-a prevazut spatiul destinat amplasarii parapetului de 1,70 m fata de 0,75 m cat era initial;

Ampriza lucrarilor se incadreaza in limitele culoarului de expropriere, culoar ce a fost analizat in cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului.

d) structura rutiera :

Modificarile au constat in actualizarea sistemului rutier, structura a fost proiectata pentru perioada de perspectiva 2020-2040 fiind necesara si adoptarea noilor tipuri de mixturi care sa corespunda normativelor in vigoare. Astfel se modifica grosimea straturilor si tipul mixturii asfaltice la anumite straturi, acestea constand in :

Obiect 1: km 0+000 - km 20+299

4 cm strat de uzură MAS 16

6 cm strat de legătură BAD 22.4

10 cm strat de bază AB 31.5

22 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici

30 cm fundatie din balast

20 cm strat de formă

Obiect 2: km 0+000 – km 3+177

4 cm strat de uzură MAS 16

6 cm strat de legătură BAD 22.4

8 cm strat de bază AB 31.5

18 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici

30 cm fundatie din balast

20 cm strat de formă

Obiect 3: km 0+000 – km 7+366

4 cm strat de uzură MAS 16

6 cm strat de legătură BAD 22.4

8 cm strat de bază AB 31.5

18 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici

30 cm fundatie din balast

20 cm strat de formă

- *structura rutiera in zona mediana:*

Obiect 1: km 2+413 – km 18+682

4 cm strat de uzura BA 16

12 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici min. 56 cm umplutura din balast

20 cm strat de formă

- intre km 2+413 – km 18+682 s-au prevazut 3 zone de trecere peste banda mediana, in lungime de 160 m, stabilite intre urmatoarele pozitii kilometrice:

km 4+520 – km 4+680

km 9+680 – km 9+840

km 14+880 – km 15+040

e) Lucrari de poduri si pasaje

Asa cum este prevazut si in acordul de mediu intre km 2+413 si km 18+682 traseul se suprapune peste traseul viitoarei autostrazi Moldova. Elementele geometrice ale traseului in plan si profil longitudinal ale viitoarei autostrazi sunt proiectate pentru viteza de 140km/h. Profilul transversal proiectat pe acest sector este realizat la profil transversal complet de autostrada din punct de vedere al terasamentului.

Modificările aparute în proiect constau în modificări ale pozițiilor kilometrice ale structurilor datorită aplicării unor corecții ale axului inițial cât și executarea suprastructurii și pe calea 1, lucrări care erau prevăzute inițial să se execute într-o altă etapă, mai întâi realizându-se suprastructura numai pe calea 2. Podurile și pasajele care fac obiectul acestor modificări se încadrează în limitele culoarului de expropriere, culoar ce a fost analizat în cadrul documentației ce a stat la baza obținerii acordului de mediu.

Obiect 1:

- *Pod peste raul Bistrita:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 3+126 la km 3+134;
 - era prevăzut să se execute culeile structurii și doar suprastructura aferentă căii 2, iar pentru profilul complet de autostradă este necesară și realizarea pilelor și a suprastructurii aferente căii 1 a viitoarei autostrăzi.
- *Pasaj pentru trecere animale km 4+230:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 4+230 la km 4+237;
- *Pasaj pe DC87 km 5+408:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 5+408 la km 5+406;
- *Pod peste canal de fuga Letea km 5+533:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 5+533 la km 5+531;
 - era prevăzut să se execute culeile și pilele pe ambele cai, suprastructura numai pe calea 2, iar pentru profilul complet de autostradă este necesară și realizarea suprastructurii aferente căii 1 a viitoarei autostrăzi.
- *Pasaj pe DC86 Letea Veche-Holt km 9+128:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 9+128 la km 9+138;
- *Pasaj pentru trecere animale km 11+860:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 11+860 la km 11+870
- *Pasaj pe DN2F km 12+623:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 12+623 la km 12+637
- *Pod peste râul Precista și DJ207F km 14+199:*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 14+199 la km 14+210
- *Pasaj pentru trecere animale km 15+140*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 15+140 la km 15+151
- *Pod peste dig Săucești km 15+976*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 15+976 la km 15+994
- *Pasaj pe DJ207F Săucești - Schineni km 17+032*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 17+032 la km 17+051
- *Pod peste Precista km 18+252*
 - se modifică poziția kilometrică de la km 18+252 la km 18+262

Mentionăm că din punct de vedere al coordonatelor x, y poziția structurilor proiectate rămâne neschimbată.

- *Pasarela pietonală km 13+000*
 - nu a fost prevăzută în acordul de mediu, pasarela a fost solicitată și deserveste Penitenciarul Bacău deoarece Varianta de ocolire Bacău traversează o suprafață de teren ce aparține Ministerului Justiției / Administrarea Națională a Penitenciarelor / Penitenciarul Bacău.
 - structura se încadrează în limitele culoarului de expropriere;

Varianta de ocolire va fi supratraversata de o pasarela pietonala care are urmatoarele caracteristici structurale:

- lungimea: 56,60m;
- lungimea deschiderii: 39,50m;
- lungimea grinzii: 40,00m;
- latimea suprastructurii: 3,0 m.

Pasarela pietonala are suprastructura alcatuita din doua grinzi metalice simplu rezemate ce conlucrează între ele prin intermediul antretoazelor metalice si a platelajului (placii de suprabetonare) din beton armat.

Inaltimea totala a grinzilor metalice este $h=1,55$ m, iar in sens transversal distanta interax este de 2,50 m.

Peste placa de suprabetonare se va aterne hidroizolatia, iar pe ambele parti ale pasarelei si pe toata lungimea se vor dispune panouri de protectie din plasa de sarma.

Rezemarea pe infrastructuri se face cu aparate de reazem din neopren, iar in dreptul culeelor se vor dispune dispozitive performante de acoperire a rosturilor de dilatare si stalpi de iluminat. Gabaritul pe verticala va fi de 5,50 m.

Culeile vor avea elevatii de tip perete din beton armat, iar fundarea va fi indirecta pe cate 4 piloti forati de diametru mare. In spatele culeelor se vor prevedea drenuri din piatra bruta.

Racordarea cu terasamentele se realizează cu sferturi de con pereate si cu placi de racordare din beton armat.

La capetele structurii se dispun scari de acces si casiuri din beton.

Pe fetele elevatiilor se va prevedea protectie anticoroziva.

Obiect 2:

- *Pod peste Canal de fugă și râul Bistrița km 1+143*
- se modifica pozitia kilometrica de la km 1+143 la km 1+155
- *Pasaj peste CF500 Ploiești - Vicsani km 2+762*
- se modifica pozitia kilometrica de la km 2+762 la km 2+775

f) Lucrari pentru imbunatirea capacitatii portante a terenului de fundare si asigurarea stabilitatii

Obiect 1, Obiect 2, Obiect 3:

- s-au propus solutii suplimentare de imbunatatire a capacității portante a terenului de fundare și asigurarea stabilității, pentru rambleele < 3 m prin:
 - îmbunătățirea terenului de fundare cu lianți hidraulici;
 - material granular protejat cu geotextil;
 - blocaj de piatra bruta;
- Obiect 1: între km 2+413 – km 18+682
- in zonele convertite sau supraînălțate, se va realiza un sistem de drenaj median.

g) Lucrari de sprijinire

- s-a optat pentru aplicarea unei singure solutii in cadrul proiectului si anume :
 - structura de sprijin din pamant armat cu geosintetice si fata vazuta din gabioane.

Initial era prevazuta si structura de sprijin din pamant armat cu geosintetice si plasa de sarma. Cele doua solutii sunt echivalente diferenta între ele constand in modul de realizare a fetei vazute.

g) Siguranta circulatiei:

- Obiect 1: intre km 2+413 – km 18+682
 - nu mai este necesar parapetul de tip New Jersey care avea rol de separator de fluxuri (excepție facand zonele de întoarcere) si se va prevedea parapete metalic atat pentru zona mediana, cat si marginal pentru calea 1;
 - se renunta la prevederea platformelor SOS pe sectiunea comuna cu traseul Autostrazii Moldova, Obiect 1 km 2+413 – km 18+682.

Cu stima,

**DIRECTOR GENERAL,
ING. NARCIS STEFAN NEAGA**

16 APR. 2019



**DIRECTOR GENERAL ADJUNCT DIRECȚIA GENERALĂ DE PREGĂTIRE ȘI
MONITORIZARE PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ
EC. GEORGETA - RALUCA SĂBĂDUȘ**

**DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
DIRECȚIA GENERALĂ DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ
ING.SORIN SCARLAT**

**DIRECTOR,
DIRECTIA DEZVOLTARE DRUMURI NATIONALE, PODURI SI VO
ING. MIHAIL PETEA BASULESCU**

**DIRECTOR ADJUNCT,
DIRECTIA DEZVOLTARE DRUMURI NATIONALE, PODURI SI VO
ING.MARIANA LENTA**

**DIRECTOR DIRECȚIA PROTECTIA MEDIULUI
DR. MIHAELA FRĂSINEANU**

**SEF SERVICIU ACORDURI, AVIZE DE MEDIU
ING. ECATERINA MUSCALU**

**SEF UIP 6 VO
ING. OTILIA DRAGOMIRESCU**