



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BISTRIȚA-NĂSĂUD

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
Nr. 640 din 18.10.2016

....

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **C.N.A.D.N.R S.A.**, cu sediul în municipiul București, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, prin **DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI CLUJ**, din municipiul Cluj-Napoca, str. Decebal, nr. 128, județul Cluj, înregistrată la APM Bistrița-Năsăud cu nr. 5940/27.05.2016, în baza:

1. **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu modificările și completările și ulterioare;
 2. **Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbaticice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin **Legea nr. 49/2011**,
 3. A delegării competenței de derulare a procedurii de evaluare a impactului asupra mediului de către ANPM prin Decizia Președintelui nr. 7/3.06.2016,
 4. Ultima completare înregistrată la APM BN sub nr. 11177/7.10.2016,
- autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Bistrița Năsăud decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 7.09.2016, că proiectul „Reabilitare DN 17D, km 0+000-103+637, Beclean - Cîrlibaba”, amplasat pe raza județului Bistrița-Năsăud: orașul Beclean, comunele Chiuză, Nimigea, Salva, orașul Năsăud, comunele Rebreșoara, Feldru, Ilva Mică, orașul Sîngeorz Băi, comunele Maieru, Rodna și Șanț, intravilan și extravilan și pe raza județului Suceava: comuna Cîrlibaba, extravilan **nu se supune evaluării impactului asupra mediului și se supune 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:

a) - *proiectul propus intră sub incidența H.G. nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa 2, la punctul 10, lit. e): “construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 1” și în Anexa 2 punctul 13, lit. a): “orice modificare sau extindere, altele decât cele prevăzute la pct. 22 din anexa 1, ale proiectelor prevăzute în anexa 1 sau în prezenta anexă executate sau în curs de a fi executate”;*

b) - *lungimea efectivă a traseului de drum național este de 103,637 km, din care: 99 km în județul Bistrița-Năsăud și 4,637 km în județul Suceava;*
- reabilitarea DN 17D este necesară și oportună pentru crearea unei căi de comunicație modernă, cu implicații în dezvoltarea regională a zonei (traseul trece printr-o zonă montană defavorizată);
- pentru sectorul de drum amplasat pe teritoriul județului Suceava a fost obținută delegarea de competență de la ANPM;

- traseul traversează 18 localități, se intersectează cu 24 drumuri locale și 13 treceri la nivel cu calea ferată;
- în profilul transversal propus, drumul are următoarele elemente geometrice:
 - lățimea platformei 8,00 m,
 - lățimea părții carosabile 6,00 m,
 - acostamente 2 x 1,00 m, din care:
 - benzi de încadrare 2 x 0,25 m,
 - spațiu pentru amplasarea parapetului.

Sistemul rutier

- deoarece pe traseu s-au identificat 2 tipuri de structuri rutiere (rigidă și elastică), se propun pentru ambele tipuri de structuri următoarele soluții:

Km 0+075 - km 7+000

- reciclarea structurii rutiere rigide și suple, pe o grosime totală de 30 cm,
- ranforsarea structurii reciclate cu două straturi de mixturi asfaltice: 5 cm MAS 16 strat de uzură și min. 8 cm AB 31,5 strat de bază (preluare denivelări longitudinale și transversale);

Km 7+000 - km 86+000

- curățarea rosturilor și crăpăturilor cu jet de aer comprimat;
- crearea rosturilor de dilatație cu lățimea de min. 10 cm, poziționate la distanțe de max. 60 m între acestea;

- colmatarea acestora cu mastic bituminos;
- frezarea superficială a suprafeței drumului, pe adâncimea de 0,3 - 0,5 cm, pentru aderență;
- amorsarea suprafeței;
- așternerea unui strat antifisură de 8 cm de mixtură asfaltică cu volum mare de goluri;
- ranforsarea structurii rutiere cu două straturi de mixturi asfaltice: 4 cm MAS 16 strat de uzură și min. 5 cm BAD 20 strat de legătură (preluare denivelări longitudinale și transversale);

- acostamentele, se vor trata ca structură rutieră nouă, alcătuită astfel:
 - 4 cm MAS 16 strat de uzură,
 - 5 cm BAD 20 strat de legătură,
 - 25 cm piatră spartă strat de fundație superior,
 - 20 cm balast strat de fundație inferior,
 - 15 cm balast strat de formă.

Km 86+000 - km 103+637

- zona aceasta este nemodernizată, astfel că structura rutieră va fi total nouă și va fi alcătuită astfel:

- 4 cm MAS 16 strat de uzură,
- 6 cm BAD 20 strat de legătură,
- 8 cm AB 31,5 strat de bază,
- 25 cm piatră spartă strat de fundație superior,
- 25 cm balast strat de fundație inferior,
- 15 cm balast strat de formă;

- acostamentele pentru această zonă vor avea aceeași structură rutieră cu cea din calea curentă.

- în localități, pe zonele cu profil de stradă, încadrată cu borduri, nu se poate realiza o ranforsare pe supraînălțarea nivelelor actuale a drumului cu mai mult de 5 cm și de aceea se va proceda astfel:

- reciclarea structurii rutiere pe o grosime de 10 cm,
- repoziționarea bordurilor, la o cota de + 15 cm fată de linia roșie a existentului reciclat,
- așternerea unui nou strat de uzură din MAS 16 cu grosime de 5 cm,
- refacerea îmbrăcăminții pe trotuar din BA 8,
- reponziționarea capacelor de utilitate și gurilor de scurgere, la noile cote.

Scurgerea apelor

- se va asigura implementarea pe toată lungimea drumului a dispozitivelor de colectare, dirijare și evacuare ape de suprafață; au fost propuse pentru înlocuire podețele cu secțiune insuficientă și cele care prezintă degradări structurale;
- la toate podețele se vor proiecta amenajări în amonte și în aval pe o lungime de minim 15 m, cu excepția zonelor de adiacență cu râul Someșul Mare unde această distanță în aval se va adapta la teren;
- sistemul de colectare, dirijare și evacuare a apelor de suprafață este constituit din rigole pereate, rigole de acostament, podețe și amenajare torenți;
- pe traseu există un număr de 299 podețe ce vor fi reabilitate;
- în zona montană, traseul intersectează câteva văi cu caracter torențial ce trebuie amenajate pentru stoparea debitului solid.

Intersecții cu alte drumuri

- drumurile laterale vicinale, de exploatare sau agricole ce se desprind din DN 17D sau acced în DN 17D vor fi amenajate pe 25 m, după cum urmează:
 - cele existente din pământ: 4 cm MASF 16, 6 cm mixtură densă AB 2, 15 cm piatră spartă, 20 cm balast;
 - cele existente pietruite: 4 cm MASF 16, 6 cm mixtură densă AB 2, 15 cm piatră spartă, 10 cm balast.

Intersecții cu căile ferate

- se vor moderniza trecerile la nivel prin executarea următoarelor lucrări:
 - înlocuirea tuturor traverselor de lemn și beton cu traverse noi;
 - înlocuirea materialului mărunt de cale din zona trecerilor la nivel cu material de cale nou;
 - înlocuirea dalelor de beton interioare și exterioare existente cu dale elastice interioare și exterioare;
 - completarea cu piatră spartă;
 - refacerea șanțurilor;
 - asigurarea scurgerii apelor;
 - înlocuirea indicatoarelor rutiere existente cu indicatoare rutiere noi reflectorizante;
 - înlocuirea parapețiilor și a liselor existente cu parapeți și lise noi;
 - asigurarea racordării drumului cu calea ferată.

Lucrări de consolidare

Fenomenul de instabilitate din zona km 2+200 – km 2+500

- acest fenomen este datorat sufoziei mecanice, produse în zona unui cot al râului Someșul Mare, care bate direct în piciorul versantului pe care este amplasat drumul;

Se propune :

- execuția unei lucrări de tip cortină, executată din piloți forăți tangent, realizând astfel o sigilare împotriva acțiunii de sufozie mecanică;
 - pentru a nu se bara scurgerea naturală a apelor subterane, această lucrare este însoțită de un sistem de drenaj alcătuit din grupuri de piloți secanți amplasați la distanțe de 12,00 m între grupuri, iar apa drenată va fi evacuată prin foraje orizontale transversal drumului;

Consolidarea zidurilor de debleu existente:

- pe traseu există 4 ziduri de sprjin de debleu, din care 2 din zidărie de piatră brută, unul din beton simplu și unul din elemente prefabricate;

Consolidarea propusă pentru toate zidurile, constă în:

- placarea elevației și coronamentului cu beton armat, în grosime de 20 cm pe elevație și 50 cm pe coronament,

- la zidul din elemente prefabricate este necesară și ancorarea elevației, iar ancorele vor fi din bare autoperforante, cu rezistență de min. 600 kN și lungimea de min 18,00 m,

- realizarea unui nou sistem de drenaj, constituit din grupuri de drenuri forate orizontal (5 buc x 5,00 m) amplasate din 5 în 5 m, realizate prin barbacanele existente, dar colmatate;

- nu sunt incluse în proiect zidurile care au rol de împrejmuire ale proprietăților, ziduri ce nu vor fi afectate de lucrările de reabilitare a drumului.

Ziduri de sprijin de rambleu - aceste ziduri sunt:

- de apărare, atunci când sunt adiacente malului râului Someșul Mare,

- de susținere, atunci când acestea au rolul de a asigura elementele geometrice în profil transversal.

1. Zidurile de apărare

- sunt executate din elemente prefabricate și se află în stare bună, cu unele excepții.

- proiectul cuprinde numai zonele afectate ale acestor ziduri, astfel:

km 54+650 – km 54+750

- în aceasta zonă, un pârâu, affluent al Someșului, a spălat piciorul taluzului de rambleu, producând prăbușirea drumului pe o lungime de cca 100 m și pe o treime din platformă; la capul Beclean al rupturii, se termină un zid de apărare aflat în stare foarte bună;

- lucrarea propusă, constă în prelungirea acestui zid cu 100 m; zidul va avea înălțimea elevației de 2,50 m și o fundație de min 1,80 m adâncime; structura zidului va fi din beton; în fața zidului, vor fi pozate anrocamente, până la malul efectiv al pârâului;

km 74+300 – km 74 +380

- zidul de apărare este afectat prin subspălare (tasat cca 20 cm și usor rotit);

- lucrările propuse constau în:

- completarea protecției din anrocamente;

- consolidarea zidului prin execuția unor minipiloți injectați în spatele zidului,

- lungimea minipiloților va fi de 9,00 m și vor fi pozați la distanța de 1,00 m între axe.

- pozarea se face pe un singur rând, iar la fiecare tronson de 6,00 m se vor executa și doi minipiloți înclinați, cu rol de tiranți pasivi;

- refacerea coronamentului cu beton armat, în care se vor lega și capetele minipiloților injectați.

2. Ziduri de susținere

- aceste ziduri apar ca necesare în zona nemodernizată a drumului, respectiv de la km 86+082 la km 103 + 637 și sunt concepute pentru a se diminua intervenția cu lucrări în zonele adiacente drumului.

- zidurile de susținere sunt atât la debleu cât și la rambleu;

Zidurile de susținere de debleu

- au fost proiectate următoarele structuri:

1. Zid din beton armat;

2. Sprijinire cu structură din piloți forăți;

Ziduri de susținere de rambleu

- se propune:

1. Ziduri de sprijin cu console

2. Fundații adâncite de parapet

Se vor avea în vedere **stațiile de autobuz și parcările, refugiile și asigurarea siguranței în trafic.**

Lucrări hidrotehnice

Lucrările de regularizare propuse păstrează traseul existent al cursurilor de apă evitându-se influența negativă asupra zonelor învecinate.

Lucrările de apărare propuse constau în apărări de mal și ziduri de sprijin.

1. Apărare de mal din prismă de anrocamente

2. Apărare de mal din piatră brută zidită cu mortar,
3. Apărare de mal cu zid de beton simplu,
4. Apărare de mal cu zid de beton cu consolă armată.

Exproprieri

Pentru realizarea investiției sunt necesare exproprieri pe anumite sectoare și anume:

- pentru amenajarea amonte și aval a podeșelor;
- pe zona instabilității de la km 2+200 – km 2+500;
- pentru asigurarea respectării cerințelor legale pentru drum de clasa IV în zona nemodernizată, km 86+000 – km 103+637;
- pentru relocarea de utilități.
- suprafețele de teren ce urmează a fi ocupate definitiv aparțin domeniului public, aflat în administrarea CNADNR SA și terenuri aparținând domeniului privat, aflate în procedură de exproprie (din zona de siguranță a drumului).
- suprafața totală aproximativă de teren care urmează a fi expropriată exclusiv în zona de siguranță a drumului național existent și ocupată definitiv de proiect va fi următoarea:

Județ	Total	Din care păduri
Bistrița-Năsăud	1 ha	0,5 ha,
Suceava	7 ha	3,5 ha;

c) dintre resursele naturale se vor utiliza agregate naturale în cantități limitate în etapa de realizare a investiției;

d) nu are efecte cumulative semnificative cu alte proiecte;

e) în etapa de realizare a investiției și după punerea în funcțiune a obiectivului nu se utilizează substanțe toxice și periculoase;

f) probabilitatea impactului asupra factorilor de mediu este redusă;

g) proiectul a parcurs etapa de evaluare inițială, din analiza listei de control pentru etapa de încadrare, finalizată în ședința Comisiei de Analiză Tehnică, nu rezultă un impact semnificativ asupra mediului al proiectului propus;

h) anunțurile de obținere a actului de reglementare au fost mediatizate prin afișare la sediul primăriilor localităților tranzitate de proiect, prin publicare în presa locală și afișare pe site-ul și la sediul A.P.M. Bistrița-Năsăud.

Nu s-au înregistrat observații/conteazări/comentarii din partea publicului interesat pe durata desfășurării procedurii.

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

a) - proiectul propus intră sub incidența art. 28 din Legea nr. 49/2011 pentru aprobarea O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbaticice, cu modificările și completările ulterioare, amplasamentul acestuia fiind situat:

- între km 13+550 - km 14+700 pe limita ROSCI0393 Someșul Mare;

- între km 47+330 - km 47+820 și km 48+700 - km 49+030 la limita ROSCI0232 Someșul Mare Superior;

- podul de la km 44+690 (45+010) peste Someșul Mare la Feldru și podul de la km 49+532 peste Valea Ilvei la Ilva Mică în ROSCI0232 Someșul Mare Superior;

- între km 84+800 - 86+000 și km 99+200 - 102+200 la limita ROSPA0085 Munții Rodnei;

- între km 99+200 - 102+200 în ROSPA0085 Munții Rodnei.

b) - în urma analizei memoriului de prezentare, a punctului de vedere emis de Agenția pentru Protecția Mediului Suceava și a listei de control preliminară, finalizată în ședința Comisiei de Analiză Tehnică, întocmite conform Ordinului MMP nr. 19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar, se constată că este posibil ca proiectul să afecteze în mod semnificativ habitatele și speciile de interes comunitar pentru care a fost desemnată aria naturală protejată;

- documentația conține avizul Administrației Parcului Național Munții Rodnei nr. 651/3.07.2016

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

DIRECTOR EXECUTIV,
biolog-chimist Sever Ioan ROMAN



ŞEF SERVICIU
AVIZE, ACORDURI, AUTORIZAȚII,
ing. Marin Liviu Catarig

ÎNTOCMIT,
chim. Mariana Gal