 **Ministerul Mediului**



**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistrița-Năsăud** |

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**Nr. 640 din 18.10.2016**

**ACTUALIZARE - proiect**

**15.03.2017**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA cu sediul în municipiul București, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, prin DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI CLUJ, municipiul Cluj-Napoca, str. Decebal, nr. 128, județul Cluj, înregistrată la Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud cu nr. 5940/27.05.2016, ultima completare înregistrată sub nr. 2633/9.03.2017, în baza Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare,

Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 15.03.2017, că proiectul „Reabilitare DN 17D, km 0+000-103+637, Beclean - Cîrlibaba”, amplasat pe raza județului Bistrița-Năsăud: orașul Beclean, comunele Chiuza, Nimigea, Salva, orașul Năsăud, comunele Rebrișoara, 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 şi se supune evaluării adecvate.

Justificarea prezentei decizii:

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

*a) proiectul propus intră sub incidenţa H.G. nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa 2, la punctul 10, lit. e): “construcţia drumurilor, porturilor şi instalaţiilor 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 zona 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.*

***Lucrări efectuate:***

*Tronsonul* ***km 0+200 – 7+110***

* *Reciclarea structurii rutiere rigide si suple, pe o grosime de 20 cm, din care 10 cm aport de piatra sparta*
* *Ranforsarea structurii reciclate cu doua straturi de mixturi asfaltice*
  + *4 cm BA 16 strat de uzura*
  + *6 cm BAD 20*

*Tronsonul* ***km 0+075 – 0+200, km 7+110 – 21+660***

* *Curatarea rosturilor si crapaturilor cu jet de aer comprimat*
* *Crearea rosturilor de dilatatie cu latimea de min 10 cm, pozitionate la distante de max. 60,00 m intre acestea*
* *Colmatarea acestora cu mastic bituminos*
* *Frezarea suprafetei drumului, pe adancimea de 2 cm*
* *Amorsarea suprafetei*
* *Asternerea unui strat de beton asfaltic BA8, cu grosime în ax de 5 cm și la margine carosabil de 2 cm, așternut cu panta de 1% (conform profilelor transversale tip din partea desenată);*
* *Asternerea unui strat de geocompozit ca strat antifisură;*
* *Ranforsarea structurii rutiere cu doua straturi de mixturi asfaltice*
  + *4 cm BA 16 strat de uzura*
  + *min 5 cm BAD 20 strat de legatura (preluare denivelari longitudinale si transversale)*

***- acostamente:*** *lucrarile cuprind si amenajarea acostamentelor cu piatra sparta impermeabilizata cu emulsie bituminoasa pe latimea de 1,00 m, atât pe stânga cat si pe dreapta, pe tronsoanele cu sistem rutier rigid (km 0+075 – 0+200, km 7+110 – 21+660), pe o grosime de 11 cm, iar pe tronsoanele pe care se efectueaza lucrari de reciclare în situ (km 0+200 – 7+110) pe o grosime de 20 cm; acestea se impermeabilizeaza cu emulsie bituminoasa pe toata lungimea drumului;*

***- profilul longitudinal:***

*-**pe tronsoanele (km 0+075 – 0+200, km 7+110 – 21+660) cu sistemul rutier rigid (dala din beton de ciment rutier) cota liniei rosii va fi ridicata cu grosimea stratului de beton asfaltic BA8 la care se adauga stratul de legatura si stratul de uzura cu grosimea de 4 cm;*

*- pe tronsoanele (km 0+200 – 7+110) pe care se efectueaza lucrari de reciclare în situ, în profil longitudinal, cota liniei rosii va fi ridicata cu grosimea stratului reciclat (cu 10 cm aport) la care se adauga stratul de legatura in grosime de 6 cm si stratul de uzura in grosime de 4 cm.*

***Sistemul rutier propus***

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

***km 21+660 - 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 niveletei 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 trotuare din BA 8,*

*‐ repoziționarea capacelor de utilități 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 si evacuare a apelor de suprafață este constituit din rigole pereate, rigole de acostament, podețe și amenajare torenți;*

*- pe traseu exista 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 parapeților și a liselor existente cu parapeți și lise noi;*

*‐ asigurarea racordării drumului cu calea ferata.*

***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 forați 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 sprijin 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 rezistența 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, afluent 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 înăltimea 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 si 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 distanta 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.*

1. *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 forați;*

*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 prism 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 podețelor;*

*- 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 expropriere (din zona de siguranța 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 investiţiei şi după punerea în funcţiune a obiectivului nu se utilizează substanţe toxice şi periculoase;*

*f) probabilitatea impactului asupra factorilor de mediu este redusă;*

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

*h) anunţurile de obținere a actului de reglementare au fost mediatizate prin afişare la sediul primăriilor localităților tranzitate de proiect, prin publicare în presa locală şi afişare pe site-ul şi la sediul A.P.M. Bistriţa-Năsăud.*

*Nu s-au înregistrat observaţii/contestaţii/comentarii din partea publicului interesat pe durata desfășurării procedurii.*

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

*a) proiectul propus intră sub incidenţa 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 şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare, amplasamentul acestuia fiind situat:*

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

*- între km 47+330 - km 47+820 și km 48+700 - km 49+030 amplasat 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 amplasate în ROSCI0232 Someșul Mare Superior;*

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

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

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

- *documentaţia conţine avizul Administrației Parcului Național Munții Rodnei nr. 651/3.07.2016.*

**Prezentul act de reglementare este valabil pe toată perioada punerii în aplicare a proiectului dacă nu se produc modificări.**

**În cazul în care proiectul suferă modificări, titularul este obligat să notifice în scris *Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud* asupra acestor modificări, înainte de realizarea acestora.**

**Nerespectarea prevederilor prezentului act se sancţionează conform prevederilor legale în vigoare.**

**Verificarea conformării cu prevederile prezentului act se face de către Garda Naţională de Mediu/Comisariatul judeţean Bistriţa-Năsăud şi Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud.**

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 şi ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/5004, cu modificările şi completările ulterioare.

**Menţiuni despre procedura de contestare administrativă şi contencios administrativ.**

Orice persoană care face parte din publicul interesat şi care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim, se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanţial, actele, deciziile sau omisiunile Agenţiei pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud, care fac obiectul participării publicului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului, prevăzute de H.G. nr. 445/2009, cu respectarea prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările ulterioare.

Actele sau omisiunile Agenţiei pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud, care fac obiectul participării publicului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului, se atacă odată cu decizia etapei de încadrare.

Se pot adresa instanţei de contencios administrativ competente şi organizaţiile neguvernamentale care promovează protecţia mediului şi îndeplinesc condițiile cerute de legislația în vigoare, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Soluţionarea cererii se face potrivit dispoziţiilor Legii nr. 554/2004, cu modificările ulterioare.

Înainte de a se adresa instanţei de contencios administrativ competente, persoanele care fac parte din publicul interesat şi care se consideră vătămate într-un drept ori într-un interes legitim, trebuie să solicite Agenţiei pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud, în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoştinţa publicului a deciziei etapei de încadrare revocarea respectivei decizii.

Agenţia pentru Protecţia Mediului Bistriţa-Năsăud are obligaţia de a răspunde la plângerea prealabilă în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia.

**Procedura administrativă prealabilă este gratuită**.

DIRECTOR EXECUTIV, ŞEF SERVICIU

AVIZE, ACORDURI, AUTORIZAȚII,

biolog-chimist Sever Ioan ROMAN

ing. Marinela Suciu

ÎNTOCMIT,

chim. Mariana Gal