

**Ministerul Mediului**

**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **AGENŢIA PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI CLUJ** |

**PROIECTUL DECIZIEI ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**Nr. din 11.07.2019**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CLUJ - NAPOCA**, cu sediul în mun. Cluj – Napoca, Calea Moţilor, nr. 1-3, jud. Cluj, înregistrată la APM Cluj cu nr. 19765/15.10.2018, în baza:

* **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, cu modificările şi completările şi ulterioare;
* **Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sǎlbatice, cu modificǎrile şi completǎrile ulterioare, aprobată prin **Legea nr. 49/2011**,

autoritatea competentă pentru protecţia mediului APM Cluj decide, ca urmare a completărilor depuse cu nr. nr. 1191/17.01.2019, nr. 3116/07.02.2019, nr. 3523/12.02.2019, nr. 8598/25.03.2019 şi a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 19.02.2019, că proiectul **„Construire pasaj rutier zona str. Tăietura Turcului şi str. Corneliu Coposu”**, propus a fi amplasat în mun. Cluj – Napoca, str. Tăietura Turcului, jud. Cluj, nu se supune evaluării impactului asupra mediului.

 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 se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. II., la pct. **10.b “Proiecte de dezvoltare urbană”**, în categoria proiectelor cu potenţial impact asupra mediului, pentru care trebuie stabilit dacă este necesară evaluarea impactului asupra mediului;

 **b)** conform certificatului de urbanism nr. 318 din 02.02.2017, emis de Primăria Municipiului Cluj – Napoca:

- imobilul este situat în intravilanul municipiului Cluj – Napoca, în afara perimetrului de protecţie a valorilor istorice şi arhitectural – urbanistice şi în interiorul perimetrului de protecţie a valorilor istorice şi arhitectural urbanistice (imobil în proprietate publică/privată);

- folosinţa actuală: drum, conform planului de situaţie;

- destinaţia zonei: domeniu public/privat;

 **c)** investiţia propusă nu se cumulează cu alte proiecte, în sensul amplificării impactului;

 **d)** realizarea şi utilizarea investiţiei propuse nu implică generarea de emisii semnificative în mediu;

 **e)** nu sunt afectate zone de pădure sau cu folosinţă specială;

 **f)** amplasamentul nu este situat în interiorul sau vecinatatea niciunei arii naturale protejate;

 **g)** proiectul nu va utiliza resurse naturale;

 **h)** în urma executării lucrărilor, deşeurile produse se vor valorifica/elimina prin firme autorizate;

 **i)** la evaluarea proiectului au fost luate în considerare criteriile prevăzute în Anexa nr. II A, coroborat cu cele din Anexa nr. III din Directiva 2014/52/UE;

Condiţiile de realizare a proiectului:

- respectarea proiectului care prevede prevede construirea unui pasaj rutier suprateran în zona strada Tăietura Turcului şi strada Corneliu Coposu, municipiul Cluj – Napoca;

\_\_- pasajul va începe la km 0+060 şi va avea 8 deschideri (40 + 2x40.2 + 40 + 2x40.2 + 36 + 40) şi o lungime totală de 319.00 m; ultima deschidere a pasajului va fi peste râul Nadăş; podul existent peste râul Nadăş nu se va demola şi nu se va interveni asupra lui, pasajul propus va trece peste acesta;

\_\_- suprastructura va fi alcătuită dintr-o grindă casetată monolită continuă, care, în secţiune transversală va avea următoarele caracteristici:

* + parte carosabilă - 7.80 m;
	+ două trotuare de 1.50 m;
	+ două lise cu lăţimea de 0.30 m;
	+ lăţime totală - 11.40 m;
	+ înălţime maximă pasaj - 11.00 m;

- la marginea părţii carosabile au fost prevăzuţi parapeţi de siguranţă tip foarte greu;

\_\_- la km 0+120 în partea dreaptă în sensul de creştere al kilometrajului se va realiza **breteaua 1** de coborâre având 3 deschideri (36.25+36+36) şi o lungime totală de 109.00 m;

\_\_- la km 0+140 din celălalt sens de circulaţie se va realiza **breteaua 2** de coborâre având 3 deschideri (20.00+36.00+20.00) şi o lungime totală de 77.00;

\_\_- suprastructura bretelelor va fi alcătuită dintr-o grindă casetată monolită continuă, care, în secţiune transversală va avea următoarele caracteristici:

 - parte carosabilă - 5.00 m;

 - un trotuar de 1.80 m cu tot cu lisa de parapet pietonal;

 - o lisă cu lăţimea de 0.80 m pentru parapetul direcţional;

 - lăţime totală - 7.60 m;

- la marginea părţii carosabile au fost prevăzuţi parapeţi de siguranţă tip foarte greu;

\_\_- sistemul rutier pe pasaj şi bretele va avea următoarea alcătuire:

 - 4 cm mixtură asfaltică stabilizată;

 - 4 cm beton asfaltic;

 - 3 cm protecţie hidroizolaţie;

 - hidroizolaţie;

\_\_- pilele vor avea elevaţia realizată din stâlpi din beton armat cu rigidizare între ei, fundate indirect pe piloţi foraţi de diametru mare, având radier la partea superioară;

\_\_- racordarea cu terasamentele se va face cu pământ armat;

\_\_- **poduri în vederea asigurării fluxului de circulaţie pentru riverani**:

- la km 0+360 se vor realiza 2 poduri de o singură deschidere de 21.00 m şi o lungime totală de 22.30 stânga/dreapta faţă de podul existent peste Nadăş;

\_\_- suprastructura celor 2 poduri va fi alcătuită din 5 grinzi simplu rezemate tip T cu lungimea de 21.00 m şi înălţimea de 0.95 m;

\_\_- în secţiune transversală suprastructura va avea următoarele caracteristici:

 - parte carosabilă - 4.00 m;

 - un trotuar de 1,80 m cu tot cu lisa de parapet pietonal;

 - o lisă cu lăţimea de 0.80 m pentru parapetul direcţional;

 - lăţime totală - 6.60 m;

- înălţimea de liberă curgere sub pod, raportată la debitul maxim în regim natural cu probabilitate de depăşire Q1% este de 1.91 m;

- la marginea părţii carosabile au fost prevăzuţi parapeţi de siguranţă tip foarte greu;

\_\_- culeele vor fi de tip „perete” din beton armat, fundate pe piloţi foraţi de diametru mare, având radier la partea superioară;

\_\_- la nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele, cu lungimea de 6.00 m şi înălţimea de 0.38 m; pentru creşterea durabilităţii betoanelor turnate monolit, suprafaţa acestora se va proteja anticoroziv;

\_\_- pentru preluarea apelor din precipitaţii, pe pod vor fi amplasate guri de scurgere, descărcarea apelor realizându-se cu tuburi prelungitoare pe lângă infrastructuri; apele meteorice ce se vor descarca în râul Nadăş vor fi trecute printr-un separator de hidrocarburi;

\_\_- pe toată lungimea pasajului şi a bretelelor au fost prevăzute panouri fonoabsorbante acrilice;

- utilizarea exclusiv a terenurilor stabilite prin proiect pentru amplasarea organizării/organizărilor de şantier;

- amplasarea organizării/organizărilor de şantier astfel încat să nu fie ocupate sau alterate spaţiile verzi amenajate;

- utilizarea de sisteme de împrejmuire a amplasamentului organizării/organizărilor de şantier în scopul minimizării impactului prafului generat de manevrarea şi stocarea materialelor asupra zonelor învecinate;

- luarea măsurilor asiguratorii pentru stabilitatea terenului din vecinatate şi a construcţiilor existente, indiferent de stadiul de realizare a proiectului;

- depozitarea pe suprafeţe minime a volumelor rezultate din decopertări şi săpături;

- stropirea solului ȋn fazele de pregătire prin decopertare/săpături/excavări ȋn vederea evitării emisiilor de pulberi ȋn perioadele cu vânt;

- asigurarea unei umidităţi adecvată a materialului excavat/transportat/ȋmprăstiat;

- limitarea/evitarea desfăşurării lucrărilor cu emisii de praf ȋn perioade cu vânt puternic;

- aplicarea unor tehnologii de execuţie moderne, a unor materiale puţin agresive pentru mediu şi a unei mecanizări avansate;

- asigurarea transportului şi manipulării materialelor de construcţie pentru evitarea pierderilor din utilajele de transport;

**-** diminuarea la minimum a ȋnălţimilor de descărcare a materialelor;

**-** evitarea pierderilor de materiale de construcţie din utilajele de transport;

**-** respectarea căilor de acces pentru utilaje şi mijloace de transport;

**-** circulaţia cu viteză redusă pe drumul de acces şi secţiunile de drum nemodernizat pe care se desfăşoară transportul materialelor pentru reducerea antrenării particulelor de praf;

- utilizarea unor variante de construcţie moderne, cu generare minimă de deşeuri;

- se interzice depozitarea deşeurilor de orice fel în mod neorganizat pe sol;

- stocarea temporară a deşeurilor menajere şi a celor rezultate din faza de construcţie în spaţii special amenajate şi gestionarea lor corespunzătoare;

- valorificarea şi/sau eliminarea deşeurilor rezultate în urma implementării proiectului prin firme specializate şi autorizate;

- amenajarea de suprafeţe izolate/impermeabilizate corespunzător pentru depozitarea substanţelor potenţial poluatoare;

**-** se vor evita orice scurgeri accidentale pe sol;

- folosirea de utilaje performante care nu produc pierderi de substanţe poluante în timpul funcţionării;

**-** întreţinerea tehnică a mijloacelor auto şi utilajelor folosite pentru a se evita pierderile substanţelor petroliere şi a uleiurilor;

**-** efectuarea la timp a reviziilor tehnice curente ale autovehiculelor şi utilajelor nerutiere utilizate pe amplasament, pentru încadrarea în nivel de emisii normat;

**-** se interzic lucrările de întreţinere şi reparaţii la utilajele şi mijloacele de transport în cadrul obiectivului de investiţie, acestea se vor realiza numai prin unităţi specializate autorizate;

**-** se interzice spălarea maşinilor şi a utilajelor ȋn zona de lucru;

**-** se vor utiliza utilaje şi mijloace de transport silenţioase care nu generează zgomot peste limitele admise (sau dotarea acestora cu echipamente de reducere a zgomotului);

**-** ȋntreţinerea şi funcţionarea la parametrii normali a mijloacelor de transport şi a utilajelor de lucru, precum şi verificarea periodică a stării de funcţionare a acestora, astfel ȋncât să fie atenuat impactul sonor;

**-** stabilirea unui program adecvat prin care sursa de zgomot şi vibraţii să fie redusă ȋn timp şi ȋn intensitate;

**-** organizarea activităţilor şi operaţiilor generatoare de zgomot pe timpul zilei, cu evitarea cumulării emisiilor de zgomot prin utilizarea simultana a mai multor echipamente care au asociate emisii sonore importante;

**-** oprirea motoarelor utilajelor şi/sau autoutilitarelor pe durata pauzelor şi ȋn perioadele ȋn care nu sunt implicate ȋn activitate, pentru diminuarea poluării aerului;

**-** oprirea motoarelor vehiculelor ȋn timpul efectuării operaţiilor de ȋncărcare şi/sau descărcare a materialelor;

**-** pe perioada de realizare a lucrărilor se vor lua măsuri pentru evitarea accidentării populaţiei din zonă:

* semnalizarea lucrărilor în conformitate cu legislaţia în vigoare;
* protejarea/supravegherea utilajelor menţinute în zona lucrărilor;
* reducerea vitezei de circulatie a vehiculelor grele pentru transportul materialelor şi echipamentelor;

- valorificarea/eliminarea tuturor deşeurilor rezultate din construcţii şi demolări se va face prin firme specializate şi autorizate;

**- refacerea la starea iniţială a tuturor zonelor afectate de lucrări/terenuri ocupate temporar, la finalizarea lucrărilor;**

- respectarea condiţiilor impuse prin actele de reglementare emise de alte autorităţi;

- titularul proiectului are obligaţia de a notifica în scris APM Cluj despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare, înainte de producerea modificării;

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

 **p. DIRECTOR EXECUTIV**

**dr. ing. LIANA MUREŞAN**

 **Şef serviciu AAA,**

 **ing. Anca Cîmpean**

 Întocmit:

 **cons. Gabriela Iscru**

11.07.2019, ora 10.45