DT 23/305/13.06.2014

Ministerul Mediului şi Schimbărilor Climatice
Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului

PREŞEDINTE
SECRETAR

Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România S.A.
12 JUN 2014
Nr. înregistrare 92/ 33291

ACORD DE MEDIU

Nr. 2 din 25.02.2013
Revizuit (rev.1) în data de 05.06.2014

Ca urmare a cererii adresate de **COMPANIA NAŢIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ŞI DRUMURI NAŢIONALE DIN ROMÂNIA S.A.** cu sediul în Bucureşti, sector 1, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, înregistrată la A.P.M. Bucureşti cu nr. 1214/07.12.2012, completată ulterior cu documentaţiile nr. 1366/11.12.2012 şi 1956/27.12.2012, şi a notificării de revizuire înregistrată la A.P.M. Bucureşti cu nr. 5767/03.03.2014, completată ulterior cu documentaţia nr. 8941/28.04.2014, în baza:

- O.U.G. nr. 195/2005 privind protecţia mediului, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările şi completările ulterioare;
- H.G. nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului;
- Ordinul nr. 135/2010 al Ministerului Mediului şi Pădurilor privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice şi private;
- H. G. nr. 544/2012 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Mediului şi Pădurilor;
- O.U.G. nr. 96/2012 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administraţiei publice centrale şi pentru modificarea unor acte normative
- Decizia de delegare de competenţă nr.2 din 03.03.2014, emisă de A.N.P.M.
- Referatul privind revizuirea acordului nr. 2/25.02.2014, emis de APM Bucureşti;
- H.G. nr.1000/2012 privind reorganizarea şi funcţionarea Agenţiei Naţionale pentru Protecţia Mediului şi a instituţiilor aflate în subordinea acesteia, se emite:

ACORD DE MEDIU

pentru proiectul : "Modernizarea centurii rutiere Municipiului Bucureşti între A1- DN7 şi DN2-A2 şi lărgire la 4 benzi a centurii Bucureşti Sud între A1 şi A2 (km 23+600 – km 55+520)"
din Municipiul Bucureşti – sectoarele 1,4 şi 6 şi Judeţul Ilfov – Afumaţi, Dobroieşti, Cernica, Pantelimon, Glina, Popeşti-Leordeni, Jilava, Berceni, Măgurele, Bragadiru, Clinceni, Domneşti, Chiajna, Dragomireşti Vale, Chitila.

în scopul stabilirii condiţiilor şi a măsurilor pentru protecţia mediului care trebuie respectate pentru realizarea proiectului.

care prevede:

I. Descrierea proiectului, lucrările prevăzute de proiect, inclusiv instalaţiile şi echipamentele

Proiectul prevede:

I.1. Aducerea profilului actual al şoselei de centură de la gabaritul existent de o bandă pe sens la un profil de 2 benzi pe sens cu spaţiu median.

I.2. Traseul, în general, în plan proiectat urmăreşte traseul centurii existente, axul proiectat fiind obţinut prin translatarea axului existent la marginea acestuia, spre partea stângă (în sensul kilometrajului). Excepţie de la această regulă:

- zona de la km 21+750 (zona pasajului peste C.F. Bucureşti - Oltenița), pe sectorul DN 2–A2 unde există stâlpi metalici de înaltă tensiune pe partea stângă a centurii existente, astfel ca lărgirea la 4 benzi de circulaţie va fi facută pe partea dreaptă a drumului existent pe intervalul km 21+585 - km 22+065.
- zona cuprinsă între km 25+100 – km 26+360 şi km 39+000 – km 40+000, unde lărgirea se face pe ambele părţi şi unde se propune păstrarea unui sens pe actualul amplasament şi anume sensul DN 5 – DN 6, iar celalalt sens se va face pe un traseu ocolitor al platformei industriale.
- zona de la km 58+000 (pasaj peste CF) pe tronsonul A1 – DN7 unde traseul nu s-a abătut de la axul existent şi zona cuprinsă între km 59+400 – km 63+100, zona de paralelism cu apeductul Arcuda V, lărgirea acesteia făcându-se pe partea stângă cu menţinerea unei zone mediane de cca 13.00 m, această zonă având rolul de a proteja apeductul existent.

I.3. Profilul longitudinal îl urmareşte pe cel al centurii existente şi linia roşie a centurii a fost corelată atât cu configuraţia terenului natural al zonei de relief străbătute, cât şi cu anumite puncte de cota obligată. La proiectarea liniei roşii s-a avut în vedere adoptarea unor declivităţi minime care să asigure scurgerea apelor în lungul centurii rutiere. Excepţii de la regulă:

- rampele pasajului la DJ 301, Bucureşti - Cernica, la km 19+371 unde declivitatea rampelor este de 4%;
- zona de rampa la km 26+150 unde pe o lungime de circa 150 m se întâlneşte o declivitate de 4.68%;
- rampele pasajului de la km 63+390 unde s-a prevăzut traversarea denivelată a căii ferate colectoare Chitila – Chiajna;

- trecerile la nivel cu căile ferate industriale;
- zonele adiacente podurilor şi pasajelor existente.

I.4.Profil transversal

A) *pe sectorul DN2-A2, între km 16+826 - km 23+750, profilul transversal tip al centurii rutiere proiectate este alcătuit astfel:*

- parte carosabilă: 14 m (4 benzi de circulaţie x 3.50 m).
- 40 cm efect de bordură pe partea dreaptă (spre calea ferată), la care se adaugă spaţiu de 80 cm pentru parapetele metalic.
- 1.50 m (2 x 0.75 m din care 0.75 m bandă de încadrare) acostament pe partea stangă, la care se adaugă spaţiu de 80 cm pentru parapetele metalic, acolo unde este necesar.
- 1.60 m zona mediană în care este prevăzut parapet din beton de ciment prefabricat, tip New Jersey. Excepţie de la regulă o constituie zona rampelor pasajului peste C.F. Bucureşti – Oltenita unde datorită diferenţei de cote între pasajul existent şi pasajul nou proiectat, calea de acces pe direcţia Centura Bucureşti DN2-A2 este decalată în plan vertical, astfel ca pe zona mediană este prevăzut parapet metalic.
- Excepţie o face zona rampelor şi pasajului la DJ 301 (Bucureşti-Cernica), km 19+371 şi zona pasajului peste C.F. (Bucureşti - Oltenita), km 21+708 unde este prevazut efect de bordură de 2 x 0.40 m pe ambele părţi ale centurii proiectate şi trotuare de întreţinere.

B) Pe sectoarele cuprinse între km 12+300 -16+826 şi km 55+520 – km 64+160, platforma are lăţimea de 18,50 m, din care:

- parte carosabilă: 14 m (4 x 3,50 m);
- separator fluxuri de circulaţie de 1,60 m (parapete din beton de tip New Jersey);
- acostamente 1 x 1,50 m, din care 1 x 0,75 m benzi de încadrare pe partea stângă, respectiv 1 x 1,00 m (0,40 efect de bordură şi 0,60 fundaţie de parapet) pe partea dreapta.
- excepţie face zona km 59+550 – km 63+200, zona de paralelism cu apeductul Arcuda V, unde s-a propus separarea celor două căi astfel încât în zona verde centrală creată să rămână apeductul neafectat, acest lucru determinând o lăţime mai mare a platformei.

C) Pe sectorul cuprins între km 23+600 – km 55+520:

C.1. km 23+600 - km 33+000

- parte carosabilă: 14,00 m (4 x 3,50 m) – patru benzi de circulaţie, câte

două pentru fiecare sens;
- separator fluxuri de circulație;
- 2 x 40 m efect de bordură;
- 1,50 m trotuar pe partea stangă;
- 0,50 m fundație de parapet/ bordură + banchetă pe partea dreaptă.

parte carosabilă: 14,00 m (4 x 3,50 m) – patru benzi de circulație, câte două pentru fiecare sens;
- separator fluxuri de circulație;
- 2 x 40 m efect de bordură;
- 1,50 m trotuar pe partea stangă;
- 0,50 m fundație de parapet/ bordură + banchetă pe partea dreaptă.

I.5. Structura rutieră

Structura rutieră propusă diferă funcție de porțiunea pe care se aplică: zonă reabilitată sau nouă (în zona de extindere).

A) **A1-DN7**

Structurile propuse pentru ranforsarea centurii rutiere existente sunt următoarele:

Sector km - km	**Solutii de reabilitare**
55+520 – 57+400	F5 +(5 u + 6 l + 9 mx)
57+400 – 58+200	F5 +(5 u + 6 l + 8 mx)
58+200 – 63+300	F5 +Af + 4 u + 5 mx
63+300 – 64+160	RSR

u: - strat de uzură din mixtură asfaltică, tip MASF16m, cu bitum modificat;
l: - strat de legatură, tip BAD 25m, cu bitum modificat;
mx: - strat de bază din mixtura asfaltica, tip AB2;
RSR - refacere structură rutieră;
F5 - frezare 5 cm mixtură asfaltică existentă;
Af - element antifisură.

Pentru lărgirea sistemului rutier s-a studiat varianta de realizare cu structură suplă (piatră spartă):

Denumirea materialelor din strat	**Soluție h, cm**
Beton asfaltic în strat de uzură MASF16m	5
Beton asfaltic în strat de legatură BAD25m	6

BAD25m	
Mixtură asfaltică în strat de bază AB2	21
Balast stabilizat cu ciment	-
Piatră spartă amestec optimal	30
Balast	40
Pământ tratat cu var/Balast	20

B) **DN2-A2**

Indicatorii tehnico-economici ai lucrării au fost avizaţi prin HG nr. 414/28.04.2010.

Pentru stratul de uzură se va utiliza, mixtură asfaltică stabilizată cu fibre tip MASF16 şi pentru stratul de legatură, beton asfaltic deschis cu bitum modificat tip BAD25m. Se aplică această regulă şi la celelalte drumuri tratate în cadrul documentaţiei.

Sistem rutier nou (pentru lărgire la 4 benzi de circulaţie sau sistem rutier nou pe întreaga lăţime a centurii rutiere proiectate), astfel:

km 12+300-16+826:

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 22 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatră spartă, amestec optimal;
- min. 40 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă din pământ tratat cu var/balast.

km 16+826 – km 18+592:

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 22 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatră spartă, amestec optimal;
- min. 40 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă din pamant tratat cu var/balast.

km 18+592 – km 23+750:

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 21.cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatră spartă, amestec optimal;
- min. 40 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă, din pământ tratat cu var/balast.

Se menţionează că pentru intervalele km17+802 - km18+592 şi km19+022 - km19+794; km 21+598 – km 21+665 şi km 23+270-km 23+750 este prevăzut sistem rutier nou pe întreaga lăţime a centurii rutiere proiectate.

Sistem rutier nou pe rampele adiacente centurii rutiere pentru pasajul tip sens giratoriu la DJ 301, km 19+371:

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 21 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatră spartă, amestec optimal;
- min. 40 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă, din pamant tratat cu var/balast.

Ranforsare sistem rutier existent(pe centura rutieră)
km 12+300 - km 16+826:

Sector km - km	**Soluţii de reabilitare**
12+300 – 12+610	RSR
12+610 – 13+420	5 u + 6 l + 7 mx
13+420 – 13+770	RSR
13+770 – 14+830	5 u + 6 l + 7 mx
14+830 – 15+080	RSR
15+080 – 16+826	5 u + 6 l + 7 mx

u:- strat de uzură din mixtură asfaltică
l:- strat de legatură, tip BAD 25m cu bitum modificat
mx:- strat de bază din mixtură asfaltică, tip AB2
RSR - refacere structură rutieră

km 16+826 – km 17+802

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- geocompozit cu rol antifisură;
- 7 cm anrobat bituminos tip AB2.

km 18+592 – km 19+022

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- geocompozit cu rol antifisură;
- 9 cm anrobat bituminos tip AB2.

km 19+794-km 21+598 şi km 21+770– km23+270

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;

- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- geocompozit cu rol antifisură;
- 6 cm anrobat bituminos tip AB2.

Sistem rutier nou pe DJ 301 (Bucuresti - Cernica)

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 10 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatră spartă;
- 35 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

Sistem rutier nou pe bretelele pentru riverani :

- 5 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 10 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatră spartă;
- 35 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

Trotuarul de întreţinere al pasajului are un sistem rutier alcătuit din:

- 5 cm beton asfaltic BA8;
- 10 cm beton de ciment C8/10;
- 10 cm fundaţie din balast.

C) **Centura sud km 23+600 – km 55+520**

Sector 1 km 23+600 - km 33+000

Structura rutieră nouă, pentru lărgire:

- 4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF 16 m;
- 6 cm binder de criblură în strat de legatură tip BAD 25 m;
- 21 cm mixtură asflatică în strat de baza, tip AB2;
- 40 cm piatră spartă, amestec optimal;
- 25 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

Structura rutieră pentru realizarea bretelelor de acces:

- 4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF 16;
- 6 cm anrobat bituminos AB2;
- 30 cm piatră spartă amestec optimal;
- 25 cm balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

PREŞEDINŢIE
SECRETAR DE STAT

Structura rutieră propusă pentru realizarea ranforsării sistemelor rutiere existente:
- 6-10 cm frezare straturi asfaltice existente degradate;
- 4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF 16m;
- 6 cm beton asfaltic deschis BAD 25 m;
- 8 cm anrobat bituminos AB2.

Sector 2 km 33+000- km 43+000

Structură rutieră noua pentru lărgire

km 33+000 – km 40+750
- 4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre MASF 16;
- 6 cm binder de criblură în strat de legatură tip BAD 25;
- 21 cm mixtură asflatică în strat de bază, tip AB2;
- 40 cm piatră spartă amestec optimal;
- 25 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

km 40+750 – km 43+000
- 4 cm beton asfaltic în strat uzură, tip MASF 16;
- 6 cm binder de criblură în strat de legătură, tip BAD 25;
- 19 cm mixtură asflatică în strat de bază, tip AB2;
- 40 cm piatră spartă, amestec optimal;
- 25 cm fundaţie din balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

Structura rutieră propusă pentru realizarea ranforsării sistemelor rutiere existente:

km 33+000 – km 40+750
- 4 cm. beton asfaltic MASF16m;
- 6 cm. binder de criblură BAD25m;
- 8 cm. mixtură asfaltică AB2;
- min 8 cm. piatră spartă pentru reprofilare.

km 40+750 – km 43+000
- 4 cm. beton asfaltic MASF16m;
- 6 cm. binder de criblură BAD25m;
- 6 cm. mixtura asfaltică AB2;
- min 4 cm. frezare pentru eliminare făgase cu completare de AB2;
- geocompozit.

Sector 3 km 43+000- km 55+520

Ranforsare sistem rutier existent :

- 4 cm uzură MASF 16 m;
- 6 cm binder BAD 25 m;
- Strat de geocompozit antifisură;
- Frezare toata suprafaţă carosabilă existent pe 10 cm grosime cu completare de AB2.

Structura rutieră nouă, pentru lărgire:

- 4 cm uzura MASF 16 m;
- 6 cm binder BAD 25 m;
- Strat de geocompozit antifisură;
- 19 cm mixtura AB2;
- 30 cm piatră spartă;
- 25 cm balast;
- 20 cm strat de formă.

I.6. Defrişările necesare pentru lărgirea centurii şi scoaterea din fondul forestier se întind pe o suprafaţă de cca. 6,1 ha.

Traseul drumului de centură se află în vecinătatea/traversează suprafeţe forestiere în următoarele zone:

- km 14+050 – km 14+700– suprafaţă forestieră;
- km 19+700 – 20+800, pe partea stângă – suprafaţă forestieră ;
- km 20+468 – 20+800, pe partea stângă – suprafaţă forestieră;
- km 29+300 – 29+700, pe partea stângă – suprafaţă forestieră;
- km 42+900 – km 44+050, pe partea stângă – suprafaţă forestieră;
- km 55+300, pe partea stângă – suprafaţă forestieră.

Conform Adresei 4666/15.10.2009 şi nr. 1087/11.04.2014 a Regiei Naţionale a Pădurilor-Direcţia Silvică Ilfov, realizarea proiectului afectează următoarele suprafeţe de fond forestier:

Ocolul Silvic Brăneşti

- u.a. 73 A% 73C% U.P.V Pustnicu;
- u.a. 7E%, 7G%, 7R%, 6F%, 6E%, 6G%, 6N% U.P.VI Cernica

Zona	Km	Subparcele	Sup. de pădure afectată(m^2)	Total (m^2)
Pantelimon Jud. Ilfov	14+500 – 14+750	73A	3471,616	10050,957
		73C	6579,341	
	19+581 – 19+700	7E30	1291,472	3364,743
		7RR (parcela lipsită de vegetaţie forestieră)	**1136,694**	
		7G	936,577	
	19+700 – 20+468	7G	5209,028	9332,632
		7RR (parcelă lipsită de vegetaţie forestieră)	**4123,604**	
Cernica Jud. Ilfov	20+ 468 – 20+ 800	6F	3122,948	10616,411
		6E	3516,24	
		6G	2765,478	
		6N	1285,491	
Suprafaţa totală de expropiat din Ocolul silvic Brăneşti				33364,743
Suprafaţa totală de defrişat din Ocolul silvic Brăneşti				28104,445

Ocolul Silvic Bucureşti;

- u.a. 2 B%, C% si u.a. 4 M1%, 4A% , C% trup de pădure IFA Măgurele, U.P.V Jilava.

Scoaterea definitivă din fondul forestier se va face conform cu reglementările legale în vigoare.

PREŞEDINŢIE
SECRETAR DE STAT

I.7. Poduri, pasaje şi podeţe

Proiectul prevede executarea următoarelor poduri şi pasaje:

Nr. Crt.	Pozitia Km	Obstacol traversat	Denumire lucrare
1.	16+000	CF Bucureşti – Constanţa	Pasaj superior peste CF Bucureşti – Constanţa
2.	19+371	Centura Bucureşti + CF	Pasaj superior giratoriu pe DJ 301 Bucureşti – Cernica peste centura şi CF
3.	21+708	CF Bucureşti – Oltenita	Pasaj superior peste CF Bucureşti - Oltenita
4.	25+160	Râul Dâmbovita	Pod peste Râul Dâmbovita
5.	28+400	Sos. Leordeni	Pasaj superior pe Sos. Leordeni
6.	30+260	DN 4	Pasaj superior pe DN 4
7.	33+500	DJ 401	Pasaj superior giratoriu pe DJ 401
8.	37+700	Râul Mamina - Cocioc	Pod peste râu
9.	38+100	CF Bucureşti - Giurgiu	Pasaj superior pste CF Bucureşti – Giurgiu
10.	41+000	DN 5	Pasaj superior pe DN 5
11.	56+130	Canal casetat Argeş – Roşu	Pod peste Canal casetat Argeş – Roşu
12.	56+150	Canal deschis Argeş – Roşu	Pod peste Canal deschis Argeş – Roşu
13.	57+740	Apeducte I, II si III Arcuda	Pasaj peste apeducte
14.	58+100	CF Bucureşti – Craiova	Pasaj superior peste CF Bucureşti – Craiova
15.	59+450	Apeduct V	Pasaj peste apeduct V
16.	64+100	Staţie triaj Chitila	Pasaj superior peste staţie triaj Chitila

Toate podeţele existente care nu respectă normele în vigoare, se vor înlocui conform instrucţiunilor CNADNR cu podeţe prefabricate de minim 2 m.

Excepţie face podeţul dalat existent L = 1,5 m de la km 20+465, situat pe galeria de evacuare a Barajului Pantelimon 2, care din motive de siguranţă se va menţine pe poziţie, urmând ca numai lărgirea podeţului să fie făcută cu elemente din cadre prefabricate Tip C2.

I.8. Lucrări hidrotehnice

➢ *Baraj Pantelimon II – Km 20+468*

Extinderea şoselei de centură a Municipiului Bucureşti prin lărgirea amprizei cu cca 10 m pentru executarea a încă 2 fire de circulaţie spre aval, este posibilă fără a crea probleme deoasebite Barajului Pantelimon II.

Pentru realizarea platformei necesare extinerii cu 2 fire de circulaţie, este necesară largirea platformei a nivelului cotei actuale cu cca. 10 m, spre aval, respectiv spre Lacul Cernica. Aceasta presupune realizarea unui rambleu din materiale locale, lăţime 10 m şi de înălţime variabilă, potrivit cerinţelor pentru extindere centură şi care se va realiza din pământuri, nisipuri, argile nisipoase – prăfoase în amestec, material asemănător celui din corpul barajului existent.

Foarte important este faptul ca noul rambleu să conlucreze cu vechea umplutură, fără a produce efecte suplimentare care să dăuneze sau să diminueze capacitatea barajului de a satisface în bune condiţii cerinţele pentru care a fost realizat.

Aceste condiţii se referă în principiu la:

- asigurarea capacităţii de etanşare a barajului;
- la reducerea tasărilor pe ansamblu barajului;
- să nu inducă fenomene noi necontrolate în structura barajului;
- să asigure aceleaşi condiţii de drenare a umpluturii;
- să nu producă noi căi de pătrundere a apei în corpul barajului, etc.
-

➢ *Nod hidrotehnic Dragomireşti (stăvilarul Râul Dâmboviţa) Km 58+780*

Pentru realizarea lărgirii centurii rutiere peste stăvilar s-a întocmit expertiza tehnică. Lăţimea stăvilarului permite extinderea centurii rutiere la 4 benzi de circulaţie (spre amonte) cu 8,50 m. Pe ambele părţi ale stăvilarului, pe o lungime de 25 m se prevăd platforme pentru staţionare şi drumuri de acces la râu din balast pentru utilajele de exploatare a echipamentelor hidromecanice şi a mijloacelor de transport. Pentru susţinerea taluzurilor sunt necesare lucrări de consolidare (ziduri de spijin din beton).

I.9. Intersectii proiectate

➢ *Intersectie Km 12+400 (DN 2 – Afumati)*

Solutia tehnica consta in amenajarea unei intersectii de tip "ochelar" cu raze cuprinse intre 11 m si 20 m pentru a putea permite efectuarea tuturor relatiilor. Benzile de intrare in intersectie sunt de 4 m iar iesirile sunt de 4,5 m. Se va realiza un

sens giratoriu la Km 13+780 ce va fi folosit de riverani cat si pentru relatia DN3 din directia Constanta spre A2. Atat intersectia cat si sensul giratoriu vor fi luminate.

➢ *Intersecţie Km 18+555 între centura rutieră şi DN3 (Bucureşti–Fundulea)*

Pentru accesele Centurii Rutiere cu DN3, intersecţiile în „T" au fost reamenajate cu raze interioare corespunzatoare virajelor necesare, cu insule separatoare pentru fluxurile de circulaţie de sens contrar încadrate între borduri denivelate şi benzi de decelerare şi accelerare pentru intrările şi ieşirile din fluxul centurii rutiere. Lăţimea benzilor de circulaţie pe centura rutieră în zona intersecţiei este de 3,5 m. Intersecţia este nesemaforizată. În această intersecţie sunt permise numai virajele la dreapta, relaţiile de stânga fiind asigurate astfel:

- Sensul giratoriu poziţionat între DN2 şi DN3 pentru autovehiculele care vin de pe bretelele de acces ale pasajului existent la DN3 şi se îndreaptă către A2.
- Sensul giratoriu tip pasaj superior de la intersecţia centurii rutiere cu DJ 301 de la Km 19 + 371 pentru autovehiculele care vin dispre DN 2 şi se îndreaptă către DN3.

Distanţa între intersecţia Centurii cu DN3 (Bucureşti-Fundulea) şi cu DJ301(Bucureşti – Cernica) este de cca.820m.

➢ *Intersecţie Km 19+371 între Centura rutieră şi DJ301 (Bucureşti-Cernica)*

Drumul Judeţean 301 traversează Centura rutieră şi Calea ferată de centură prin intermediul unui pasaj superior sub forma unui sens giratoriu ce asigură toate relaţiile de circulaţie între Centura rutieră şi DJ 301. Asigurarea acceselor din centura rutieră la DJ301 (spre Comuna Cernica şi spre Bucureşti) precum şi din DJ301 la Centura Bucureşti se realizează prin intermediul a 4 rampe de acces în sensul giratoriu amplasate paralel cu centura, de o parte şi de alta a acesteia, având lăţimile părţii carosabile de 5m, circulaţia desfăşurându-se aici cu sens unic.

De asemenea, relaţia Bucureşti - Comuna Cernica este asigurată de pasajul peste Centura Bucureşti şi Calea ferată de centură. Rampele de acces, la pasajul peste centură, de pe relaţia Bucureşti – Comuna Cernica au lăţimea părţii carosabile de 7,80m iar circulaţia se desfăşoară în două sensuri.

Lăţimea părţii carosabile a căii inelare, a pasajului în formă de giraţie, este de 11,00m, iar raza interioară a giraţiei este de 32,00m.

Elementele geometrice ale profilurilor longitudinale ale rampelor pasajului sunt:

-rampele de urcare de pe centură în giraţie şi rampele de acces de pe DJ 301 la giraţie au declivitatea de 4%, iar pe o distanţă de 50 m până în marginea căii inelare rampele au fost proiectate cu declivitatea de 2%, racordarea între cele 2 declivităţi realizându-se cu o rază convexă de 6000 m.

-rampele de coborare din giraţie în centura rutieră au declivitatea de 4% pe toată lungimea lor.

-rampele de acces de pe DJ 301 la giraţie au declivitatea de 4% iar pe o distanţă de 62 m până la marginea căii inelare rampele au fost proiectate cu declivitatea de 2%, racordarea între cele 2 declivităţi realizându-se cu o rază convexă de 5400m .

Datorita faptului ca, în dreptul rampelor pasajului sunt accese la proprietăţi, a fost necesară amenajarea unor drumuri colectoare pentru riverani, având lăţimea părţii carosabile de 6,00 m.

Pentru direcţia Bucureşti - Comuna Cernica pentru a permite accesul riveranilor atât la pasaj cât şi la proprietăţile, situate de o parte şi de alta a rampelor pasajului, au fost amenajate 2 locuri de intoarcere, la baza rampelor spre Bucureşti şi Comuna Cernica. Lăţimea căii inelare a celor 2 giraţii este de 7,00 m, cu spaţiu de siguranţă de 1,50 m şi raza interioară de 13,00 m.

La solicitarea CTE Siguranţa Circulaţiei - CNADNR din şedinţele de avizare din 27.03.2014 şi 01.04.2014 , accesul drumurilor colectoare pentru riverani în DJ301 se realizează imediat la baza rampelor pasajului la DJ301, înainte de locurile de întoarcere, astfel ca intrarea în acestea se face pe o singură bandă de circulaţie. Benzile de accelerare pentru accesele riveranilor în DJ301, sunt în lungime de 70m şi penele de racordare au lungimea de 61,25m.

➢ *Intersecţie între Centura rutieră şi Autostrada A2, la km 23+445 (Bucureşti - Constanţa)*

Soluţia tehnică constă în amenajarea unei intersecţii de tip „ochelar" la intersecţia centurii rutiere cu A2 la km 23+445 care este alcătuită din 2 semigiraţii în care intră ramurile Centurii rutiere şi bretelele de acces la pasajul existent la A2. Reglementărea circulaţiei în intersecţie se realizează prin insule separatoare pentru fluxurile de circulaţie de sens contrar şi a insulelor direcţionale pentru fluxurile de acelaşi sens, încadrate în borduri denivelate. In imediata apropiere a intersecţiei, paralel cu centura rutieră existenta, a fost restabilit un drum existent pe partea stângă a centurii rutiere. Pentru relaţia Constanţa-Centura Bucureşti spre DN2, a fost prelungită breteaua de acces până la intersecţia cu autostrada A2 cu limitarea exproprierilor prin lucrări proiectate tip ziduri de sprijin, conform cu solicitarea din CTE Restrâns CNADNR din şedinţele de avizare din 27.03.2014 şi 01.04.2014. Această intersecţie este nesemaforizată.

➢ *Intersecţie Km 25+100 Şoseaua de Centură – şoseaua Libertăţii - Splai*

Soseaua Libertatii se va devia pentru a aduce axul acesteia perpendicular pe Şoseaua de Centură şi se va interzice fizic virajul stânga prin amplasarea parapetului median.Participanţii la trafic ce efectuează în prezent virajul la stânga de pe Centura pe şoseaua Libertăţii vor fi deviaţi către nodul rutier cu Autostrada Soarelui (A2),

nod rutier ce asigură legatura atât cu comuna Cațelu cât şi cu oraşul Bucureşti, ocolul realizat de aceştia fiind de circa 1,7 km.

➢ *Intersecţie Km 26+100 Şoseaua de Centură-şoseaua spre localitatea Glina*

Amenajarea intersecţiei se realizează numai prin viraje dreapta, în şi dinspre Soseaua de Centură, urmând ca vehiculele care virau stânga spre Glina să folosească pasajul care se va realiza la intersecţia cu strada Leordeni.

➢ *Intersecţie Km 27+860 şi km 28+000 (Şos. Leordeni)*

Prin amenajarea acestei intersecţii se permit relaţiile de dreapta în şi dinspre centură, relaţia stânga fiind interzisă prin realizarea separatorului fizic a sensurilor de circulaţie. Relaţiile complete vor fi asigurate prin realizarea unui pasaj denivelat la km 28+400, care va lega şoseaua de centură de intrarea Fortului din localitatea Leordeni.

➢ *Intersecţie Km 30+260 (drumul naţional DN 4)*

➢ Soluţia propusă tratează amenajarea intersecţiei prin denivelarea drumului naţional DN4, denivelarea făcându-se printr-un pasaj sub formă de giratoriu prelungit. Alungirea acestuia este necesară datorită distanţei dintre centura rutieră şi calea ferată

➢ *Intersecţie Km 33+630 (drumul judeţean DJ 401)*

În cadrul acestui proiect, intersecţia s-a tratat denivelat sub forma unui pasaj superior peste centura rutieră. Pasajul este amplasat în aliniament şi este alcătuit dintr-un sens giratoriu cu raza interioară de 32m şi lăţimea părţii carosabile de 11m.

Asigurarea acceselor din centura rutieră la DJ401 (spre Comuna Berceni) şi la Şoseaua Berceni (spre Bucureşti) precum şi din DJ401 şi Şoseaua Berceni la Centura Bucuresti se realizeaza prin intermediul a 4 rampe de acces in sensul giratoriu. De asemenea, relatia I.M.G.B. - Comuna Berceni este asigurata de pasajul peste Centura-Bucureşti. Declivitatea rampelor este de 4,5% iar pe cca50m, înaintea intrării în sensul giratoriu, declivitatea s-a micşorat pentru vehiculele care eventual, ar putea astepta intrarea în giraţie.

Datorită faptului că în dreptul rampelor pasajului, pentru direcţia IMGB-Comuna Berceni, sunt proprietăţi, a fost necesară amenajarea unor bretele pentru riverani cu sens unic. Pentru a permite accesul riveranilor atât la pasaj cât şi la proprietăţi, situate de o parte şi de alta a rampelor pasajului, au fost amenajate 2 locuri de intoarcere la baza rampelor IMGB-Comuna Berceni.

➢ *Trecere la nivel cu CF industrială la km 35+037*

Trecerea la nivel cu CF industrială se amenajează cu elemente moderne, de tip absorbant oţel-cauciuc.

PREŞEDINTE
SECRETAR DE STAT

➢ *Loc pentru întoarcere pe centura rutieră la km 37+275*

La Km 37+275 este prevăzut un sens giratoriu secant care oferă participanţilor la trafic posibilitatea să întoarcă, prioritară fiind direcţia pentru centură. Pentru amplasarea locului de întoarcere la limita actuală a centurii rutiere, axa proiectată părăseşte traseul actual al drumului printr-o curba cu raza R=1200m şi revine în centura rutieră existentă printr-o curbă cu aceeaşi rază. Locul de întoarcere este situat într-o curbă cu raza R=1000m.

➢ *Amenajarea intersecţiei centurii rutiere cu canalul, la km 37+630*

Podul existent situat la km 37+630 traversează un canal. Podul este în aliniament, are lungimea totală de cca. 20,76m şi o deschidere de 10,30m.

Suprastructura este alcatuită dintr-o dală din beton armat, simplu rezemată pe infrastructură. Platforma căii pe podul existent are lăţimea de 10,95m, fiind alcătuită dintr-o parte carosabila de 8,05m lăţime şi două trotuare de 1,00m lăţime utilă fiecare.

Trotuarele sunt prevăzute cu borduri înalte şi parapete pietonale.Culeile sunt de tip masiv.

Pentru a asigura cele patru benzi de circulaţie pe centură, pe partea stângă în sensul kilometrajului (pe partea opusa liniei CF existente) a fost prevăzut un pod nou. Podul nou va avea lungimea de 13,26m şi o deschidere de 10,30m. Suprastructura podului nou se va realiza din 16 grinzi din beton armat prefabricate, pretensionate cu înălţimea de 0,52m, suprabetonate, simplu rezemate. Partea carosabilă pe podul proiectat are lăţimea de 7,80m, iar trotuarul lăţimea utilă de 1,00m. Trotuarele, atât pe structura veche cât şi pe cea nouă, sunt prevăzute cu borduri înalte de siguranţă la marginea părţii carosabile şi cu parapete pietonale.

Atât podul nou cât şi cel existent vor avea la marginea firului interior parapete de siguranţa de tip foarte greu.Culeele pentru noua structură vor fi tot de tip masiv şi vor fi fundate indirect pe piloţi forati de 0,80m diametru. Racordarea cu terasamentul a podului proiectat se va face cu aripi din beton armat, fundate indirect pe piloţi forati de 0,80m diametru.

Pentru structura existentă au fost prevăzute următoarele lucrări: execuţia unei suprabetonări a dalei din beton armat existentă (cu asigurarea conlucrării cu structura existentă), largirea respectiv supraînălţarea zidurilor de gardă ale culeelor pentru acoperirea rosturilor de dilataţie , execuţia unei noi căi pe pod: hidroizolaţie, inclusiv protecţia acesteia, îmbrăcăminte de tip asfaltic, trotuare, parapete. De asemenea au fost prevăzute lucrări de reparaţii cu betoane speciale la elevaţiile din beton armat ale culeelor respectiv la intradosul şi la feţele laterale ale tablierului dalat.

Asigurarea scurgerii apelor de pe pod se va face prin casiurile amplasate la capetele podului.In vederea eliberării secţiunii de scurgere a canalului s-a prevăzut a

se realiza defrişarea şi curăţarea canalului de vegetaţia crescută din abundenţă şi de gunoaiele aruncate în această zonă.

Ca ordine de execuţie a lucrărilor se propune ca în primă etapă să se execute dublarea podului existent pentru că ulterior, după ce s-au finalizat lucrările la podul corespunzător căii 2 a centurii să se demareze lucrările la suprastructura podului dalat existent, circulaţia pe centura rutieră urmând a fi deviată pe calea 2 a centurii proiectate.

➢ *Amenajarea intersecţiei cu CF 902 Bucureşti-Giurgiu la km 38+030 (lângă penitenciarul Jilava)*

Pasajul existent situat pe centura la km 38+043 traversează doua linii de cale ferată neelectrificate şi anume, linia CF Bucureşti - Giurgiu şi o linie CF de evitare. Pasajul este în aliniament, supratraversează oblic la 70° liniile CF, are lungimea totală de cca. 43,50m şi o singură deschidere de 33,00m lungime.

În secţiune transversală, suprastructura pasajului existent este alcătuită din patru grinzi din beton armat H=1,80m şi L=33m, prefabricate post tensionate. Platforma căii pe pasaj are lăţimea de 10,20m, fiind alcătuită dintr-o parte carosabilă de 7,80m lăţime şi două trotuare de 0,80m fiecare. La marginea părţii carosabile există borduri înalte, iar trotuarele sunt prevăzute cu parapete pietonale.Cele două culei sunt de tip masiv.

Racordarea terasamentului cu pasajului superior existent se face cu aripi din beton. Pentru a asigura continuitatea celor patru benzi ale centurii rutiere proiectate peste cele doua linii CF a fost prevăzut un pasaj nou pe partea dreaptă în sensul kilometrajului şi reabilitarea celui existent pentru a corespunde noii lăţimi a centurii proiectate.

În plan traseul centurii proiectate în zona supratraversării liniilor CF Bucureşti - Giurgiu este amplasat în curbă (racordare arc de cerc - clotiodă), iar în profilul longitudinal se propune ca cele două pante de 3,74% respectiv, 3,27% ale rampelor pasajului să fie racordate cu o curbă verticală convexă cu raza de 3000m.

Pasajul nou proiectat, cu care se realizează dublarea celui existent va avea lungimea totală de 49,85m şi un trotuar de 1,00m lăţime utilă pe partea opusă axului centurii proiectate. Trotuarul este prevăzut cu parapet pietonal, iar la marginea părţii carosabile va avea borduri înalte.

În secţiunea transversală, suprastructura pasajului de dublare este alcătuit din cinci grinzi din beton armat, cu înălţimea de 1,80m şi lungimea L=36,50m, prefabricate, post tensionate, conlucrarea dintre aceste grinzi urmând a se face prin placa din beton armat dintre grinzi şi respectiv, prin antretoaze din beton armat precomprimat (o antretoaza centrală şi câte o antretoază la rezemarea tablierului pe culei). Culeile vor fi de tip masiv, fundate indirect, pe piloţi foraţi de 1,20m diametru.

Pentru structura existentă au fost prevăzute următoarele lucrări: înlocuirea aparatelor de reazem existente, înlocuirea dispozitivelor pentru acoperirea rosturilor de dilataţie, execuţia unei noi hidroizolaţii, inclusiv protecţia acesteia, îmbracăminte de tip asfaltic, precum şi realizarea unui trotuar pe partea dreaptă cu lăţimea utilă de 1,00m prevăzut cu parapet pietonal şi borduri înalte la marginea părţii carosabile.

Pasajul existent va fi prevăzut pe partea stângă tot cu parapet de siguranţă de tip foarte greu. De asemenea la tablierul pasajului existent precum şi la elevaţiile culeelor şi aripilor existente la racordarea cu terasamentul a pasajului dinspre penitenciarul Jilava s-au prevăzut reparaţii cu betoane speciale.

Distanţa dintre lisele parapetelor direcţionale tip foarte greu ale celor două pasaje (cel care trebuie reabilitat şi cel nou) dispuse în zona axului centurii proiectate este de 20cm, distanţa dintre axele părţii carosabile de pe cele două pasaje fiind de 9,30m.

Asigurarea scurgerii apelor de pe pasaj se va face prin guri de scurgere tip T1G1 şi prin casiurile amplasate la capetele pasajului.

Racordarea terasamentului cu pasajul proiectat se va face cu ziduri de sprijin din beton armat dispuse în zona axului centurii proiectate, între culeele pasajului de la fiecare capăt al acestuia, cu aripa din beton armat şi cu sfert de con pereat pe partea dreaptă a centurii proiectate.

➢ *Intersecţie la nivel între centura rutieră şi strada Gării km 39+137*

Aceasta intersecţie a fost tratată cu insule de dirijare şi separare a fluxurilor de circulaţie încadrate între borduri denivelate şi cu pene de accelerare şi decelerare (numai pentru virajele la dreapta).

➢ *Intersecţie Km 40+550 (drumul naţional DN5)*

Centura rutieră a Capitalei supratraversează la km 40+547 drumul naţional nr.5. Pasajul este în aliniament, supratraversează oblic la 71° DN5, are lungimea totală de 24,70 m şi o singură deschidere de 24,00 m lungime. Trebuie precizat faptul ca DN5 în zona supratraversării, are o lăţime a părţii carosabile de 14 m corespunzătoare a patru benzi de circulatie, două trotuare de serviciu de 0,90 m lăţime fiecare precum şi două trotuare de câte 3,00m lăţime poziţionate la cca. 2m deasupra cotei trotuarelor de serviciu. Între trotuarul de serviciu şi trotuarul cu lăţimea de 3m dispus la cota de nivel menţionată mai sus, delimitarea se face cu ziduri de sprijin din beton în lungul lui DN5.

Pentru a asigura continuitatea celor patru benzi ale centurii rutiere proiectate peste DN5 a fost prevăzut un pasaj nou pe partea stângă în sensul kilometrajului şi reabilitarea celui existent pentru a corespunde noii lăţimi a centurii proiectate.

În plan traseul centurii proiectate în zona supratraversării DN5 este amplasat în curba, iar în profil longitudinal se propune ca cele două pante ale rampelor de 1,26% respectiv 0,61% să fie racordate cu o curbă verticală convexă cu raza de 8000m.

Trebuie precizat faptul că la stabilirea profilului longitudinal al centurii proiectate în zona supratraversării DN5 s-a avut în vedere şi respectarea gabaritului pe verticală de liberă trecere pe DN5, pe sub pasaj, de 5,00m pentru vehicule şi respectiv de 2,75m pentru oameni atât la structura existentă cât şi la cea cu care se realizează dublarea.

Pasajul nou proiectat, cu care se realizează dublarea celui existent va avea lungimea totală de 25,60m şi o singură deschidere de 24,00m. Platforma căii pe pasajul proiectat va avea lăţimea de 18,80m, fiind alcătuită dintr-o parte carosabilă de 16,40m lăţime şi un trotuar de 1,50m lăţime utilă la exteriorul centurii. Trotuarul este prevăzut cu parapet pietonal, iar la marginea părţii carosabile va avea parapet direcţional.

În secţiune transversală suprastructura pasajului de dublare este alcătuită din 14 grinzi din beton armat, cu înălţimea de 0,93m şi lungimea de 24m, prefabricate, pretensionate, conlucrarea dintre aceste grinzi urmând a se face prin placa de suprabetonare. Culeele vor fi fundate indirect, pe piloţi foraţi de 1,20m diametru.

Pentru structura existentă au fost prevăzute următoarele lucrări: ridicarea tablierului în vederea respectării gabaritului pe verticală, execuţie cuzineţi pe bancheta culeelor existente în vederea asigurării rezemării corespunzătoare a tablierului pe infrastructura, lăţirea respectiv supraînălţarea zidurilor de gardă existente pentru a corespunde noii lăţimi a platformei căii pe pasaj, înlocuirea plăcilor de racordare, înlocuirea aparatelor de reazem, înlocuirea dispozitivelor pentru acoperirea rosturilor de dilataţie , execuţia unei plăci de suprabetonare corespunzatoare lăţimii proiectate, execuţia hidroizolaţiei, inclusiv protecţia acesteia, îmbrăcăminte de tip asfaltic, precum şi realizarea unui trotuar pe partea dreaptă cu lăţimea utilă de 1,00m prevăzut cu parapet pietonal şi parapet direcţional la marginea părţii carosabile. Pasajul existent va fi prevăzut pe partea stângă tot cu parapet de siguranţă de tip foarte greu.

De asemenea la tablierul pasajului existent s-au prevăzut reparaţii cu betoane speciale la structura de rezistenţă a acestuia (grinzi prefabricate, placă dintre grinzi precum şi la antetoaze).

Asigurarea scurgerii apelor de pe pasaj se va face prin canale colectoare tip Bridgdek care la capetele pasajului se vor racorda la rigolele de acostament ale drumului.

Racordarea cu terasamentul a pasajului de dublare, pe partea stângă a axului centurii proiectate se va face prin aripi din beton armat.

Ca ordine de executie a lucrărilor se propune ca în prima etapă să se execute dublarea pasajului existent pentru ca ulterior, după ce s-au finalizat lucrările la pasajul corespunzător căii 2 a centurii să se demareze lucrările la suprastructura pasajului de pe centura existentă, circulaţia pe centura rutieră urmând a fi deviată pe calea 2 a centurii proiectate.

➢ *Intersecţie Km 43+820 (CF)*

Intersecţie cu CF industrială Institutul de Fizică Atomică Măgurele. Linia CF se ridică la nicelul proiectat la drum. Trecerea se realizează cu STRAIL.

➢ *Intersecţie Km 44+789 (drumul comunal DC 18)*

S-a amenajat un nod rutier între Centura Municipiului Bucureşti şi drumul comunal DC 18, prin care se elimină virajul la stânga, ducând la fluidizarea traficului.

În acest scop, faţă de situaţia existentă au fost amenajate:

- un sens giratoriu în formă ovoidală sub pasajul existent;
- o bretea pe partea stângă a DC18;
- benzi de accelerare şi decelerare, insule de dirijare, marcaj şi semnalizare rutieră.

➢ *Intersecţie Km 46+040 (Jandarmeria Română)*

Se amenajează la nivel cu benzi de stocare pentru viraj stânga, accelerare, decelerare, insule de dirijare, marcaj şi semnalizare rutieră.

➢ *Intersecţie Km 46+300 (Cf Industrial Jandarmeria Română)*

Linia CF se ridică la nivel proiectat la drum. Trecerea se realizează cu STRAIL.

➢ *Intersecţie Km 48+270 (Cf Industrial Lamatec)*

Linia CF se ridică la nivel proiectat la drum. Trecerea se realizează cu STRAIL.

➢ *Intersecţie Km 49+220 (drumul naţional DN6)*

S-a amenajat nod rutier între Centura Bucureşti şi drumul naţional DN6, prin care se elimină virajul la stânga, ducând la fluidizarea traficului. In acest scop, faţă de situaţia existentă au fost amenajate:

- un sens giratoriu în formă ovoidală sub pasajul existent;
- o bretea pe partea stângă a drumul naţional DN6;
- benzi de accelerare şi decelerare, insule de dirijare, marcaj şi semnalizare rutieră.

- *Intersecţie Km 52+400 (drumul judeţean DJ 601)* este în curs de elaborare în cadrul proiectului "Penetrare Ghencea-Domneşti" la comanda Primariei Generale a Municipiului Bucureşti.

Lucrările de lărgire ale centurii rutiere ţin cont de acesta (decalarea căilor pentru a rezerva spaţiu aferent benzii de virare la stânga).

-*Intersecţie Km 55+600 – centura rutieră cu bretelele nodului autostrăzii Bucureşti – Piteşti*

Prin deschiderea pasajului se asigură două benzi pentru direcţia Domneşti – Chitila şi banda de virare la stânga pentru ambele bretele ale pasajului A1.

Prin deschiderea adiacentă sunt amplasate două benzi de circulaţie de 3,00 m lăţime pentru sensul Chitila – Domneşti.

Se asigura banda de accelerare pe centura pentru virajul dreapta al bretelei care vine dinspre Pitesti. Se dubleaza pe 100 m breteaua spre Piteşti.

Pentru intersecţie se vor elimina relaţiile de stânga întrucât pentru sensurile Giurgiu - Bucureşti şi Giurgiu – Piteşti se pot întoarce în ovoidul amenajat la km 56+180, urmând ca pentru relaţiile Bucureşti – Chitila şi Piteşti – Chitila să se amenajeze un punct de întoarcere, în soluţie giratorie, la aproximativ 700m spre DN 6 conform adresei CNADNR nr. 70454 din 29.10.2012. Intersecţia va fi semaforizată şi iluminată.

-*Intersecţie Km 55+850 stânga, km 56+200 stânga şi Km 57+650 dreapta*

Datorită faptului că toţi riveranii centurii rutiere vor avea posibilitatea excutării doar virajului de dreapta s-au asigurat puncte de întoarcere prin intersecţiile de la km 56+200 şi 57+600.

La km 55+850 s-a realizat accesul spre dreapta.

Interescţia de la km 57+600 va fi semaforizată.

➢ *Intersecţie Km 58+000 dreapta spre Chiajna şi stânga spre Dragomireşti*

Se prevăd pene pentru virajul la dreapta şi banda de virare la stânga. Această intersecţie este limitat amenajată deoarece ţine cont de existenţa pasajului peste calea ferată care are deja 4 benzi de circulaţie (de fapt două pasaje juxtapuse, din care unul vechi care are clasa de încărcare I) asupra căruia nu se poate interveni.

Se va elimina relaţia de stânga întrucât acestea se vor realiza în punctele de întoarcere de la km 57+580 şi ovoidul de la km 61+340.

➢ Pentru evitarea expropierilor prin demolarea unor clădiri în zona km 58+200 pe partea stânga şi prin mutarea axului proiectat spre dreapta s-au prevăzut elemente prefabricate tip C2 în Canalul Dragomireşti- Chitila.

➢ *Intersectie Intersecţie Km 61+300 Rudeni*

Amenajarea acestei intersecţii a apărut datorită solicitării primăriei Chitila de asigurare a continuităţii drumului din Chitila spre Rudeni. Datorită spaţiului limitat (pe dreapta apeductul V Arcuda, iar pe partea stângă locuinţe) se prevăd doar benzi de virare la stânga pentru ambele drumuri şi o pană pentru virajul dreapta dinspre Chitila.

Se vor elimina benzile de virare la stânga deoarece în zonă este prevazut o intersecţie de tip "ovoid". Pentru protecţia apeductului Arcuda V s-a prevăzut un pasaj.

- *Intersecţie Km 63+400 Str. Cartierului (Chitila)*

Această intersecţie a fost solicitată de primaria oraşului Chitila în scopul asigurării legăturii străzii Cartierului (unde sunt amplasate societăţi comerciale) cu centura rutieră. Pentru asigurarea legăturii străzii Cartierului cu centura s-a prevazut un sens giratoriu la nivel (sub pasajul proiectat al centurii), de unde se desprind 2 drumuri cu îmbrăcăminte asfaltică (pe ambele părţi ale centurii) care intesectează centura cu posibilitatea efectuării doar virajului de dreapta la baza rampelor pasajului proiectat.

În toate interesecţiile semaforizate se vor amplasa camere de detecţie video.

- *Intersecţii la acelaşi nivel cu CF*

Pentru intersecţiile la acelaşi nivel cu CF de la Km 13+525 şi Km 14+930 pe tronsonul DN2 – A2 s-a prevăzut amenajarea cu panouri elastice pentru trafic greu cu lungimea de 1,80 m.

I.10.Parcări

În proiect a fost propusă amenajarea unor parcări, astfel:

- Km 16+400, parcare de lungă durată, pe partea stângă a centurii rutiere,
- Km 26+240, , parcare de scurtă durată pe partea dreaptă a centurii rutiere;
- Km 28+880, parcare de scurtă durată pe partea stângă a centurii rutiere;
- Km 35+600 parcare de lungă durată pe partea stângă,
- 37+230, parcare de scurtă durată pe partea dreaptă;
- 37+230, parcare de scurtă durată pe partea stângă;
- Km 41+460, spaţiu de depanare pe partea stângă a centurii rutiere;
- Km 58+500, pe partea stângă a centurii rutiere.

I.11. Echipare tehnico-edilitara

Din punct de vedere a echiparii tehnico – edilitare, zona dispune actualmente de un echipament edilitar de capacitate relativ buna deservind zonele functionale invecinate: retea de gaze naturale de joasa, medie, inalta presiune, retea de alimentare cu apa, retea de canalizare, retele electrice – L.E.A. de 20 kv, 110 kv, retea de telecomunicatii, retea de termoficare, retea de petrol.

Retelele identificate vor fi mutate/protejate astfel incat sa nu fie afectate de lucrarile de largire la centura.

I.12. Etape tehnologice de execuţie a lucrărilor:

Etapa I

Realizarea lucrărilor de terasamente pe toată ampriza centurii inclusiv intersecţiile rutiere şi a lucrărilor (poduri, pasaje, podeţe) după cum urmează:

- defrişarea arborilor pe toată ampriza centurii;
- scoaterea rădăcinilor arborilor defrişaţi;
- curăţarea amprizei de crengi, frunze, arbuşti şi vegetaţie crescută haotic, etc.;
- mutarea gardurilor şi demolarea construcţiilor afectate de lărgirea centurii;
- decaparea stratului de pământ vegetal pe toată grosimea acestuia;
- mutarea sau protejarea tuturor reţelelor edilitare existente în ampriza centurii extinse;
- realizarea lucrărilor de săpatura sau umplutură până la cota patului de fundare;
- extinderea barajului Pantelimon;
- realizarea podeţelor pentru scurgerea apelor în amplasament;
- amplasarea sistemului de canalizare;
- forarea coloanelor de susţinere a infrastructurilor de poduri, spargerea la capete a acestora şi armarea şi turnarea betonului în radiere pilelor şi culeilor;
- armarea, cofrarea şi turnarea betonului în elevaţiile pilelor şi culeelor la poduri;
- realizarea suprastructurilor la poduri(grinzi), armarea, turnarea plăcilor de suprabetonare, aplicare hidroizolatie, turnarea betonului de panta şi a straturilor asfaltice, precum şi montarea parapeţilor;
- racordarea podurilor cu teresamentul centurii prin plăci de racordare;
- reabilitarea podurilor care se menţin.

Etapa II

Realizarea structurii rutiere pe zonele de lărgire a centurii şi a intersecţiilor:

- aşternerea stratului de formă, din balast ;
- aşternerea stratului superior de fundaţie din piatră spartă;

Aşternerea structurilor asfaltice pe întreaga platformă a centurii:

- amorsarea stratului suport cu emulsie cationică şi turnarea stratului de anrobat bituminos;
- se curăţă, se amorsează stratul de anrobat şi se asterne stratul de beton asfaltic deschis;

➢ înainte de aşternerea stratului de uzură, suprafaţa stratului de legatură se pregateşte de asemenea prin curăţare, amorsare şi eventual remediere în funcţie de intervalul scurs între execuţia celor două straturi;

Etapa III

Executarea lucrărilor în vederea asigurării scurgerii apelor care constau din:

➢ realizarea de şanţuri şi rigole noi din pământ sau pereate cu beton;
➢ amplasarea construcţiilor de epurare a apelor uzate;
➢ montarea rigolei de acostament la marginea platformei centurii;
➢ montarea casiurilor pe taluz;
➢ decolmatarea, adâncirea sau reprofilarea şanţurilor şi rigolelor existente;
➢ realizarea trotuarului;
➢ amenajarea drumurilor laterale.

Etapa IV

Montarea parapetului de siguranţă. Pe zonele cu ramblee mai mari de 3,00 m au fost prevăzute dispozitive de protecţie a drumului (parapeţi metalici). Pe zona existentă, unde există parapete din beton tip New Jersey, se frezează 5 cm şi se astern 5 cm. Lungimea acestuia este de circa 4 800 m, iar în aceste condiţii aceştia s-au menţinut. Se prevad parapeţi de protecţie pe zona de paralelism cu apeductul Arcuda V între Km 59+450 – Km 61+200 şi Km 61+750 – Km 63+200, iar pentru siguranţa participanţilor la trafic se prevăd şi la marginea părţii carosabile. Pe banda mediană s-a prevăzut separator de fluxuri.

Etapa V

Amenajarea parcărilor şi iluminatul intersecţiilor.

Etapa VI

Realizarea semnalizării verticale şi a marcajelor orizontale. Amplasarea bornelor kilometrice şi hectometrice precum şi a portalelor pentru montarea camerelor video de monitorizarea a traficului.

Locaţiile în care sunt prevăzute Organizările de Şantier şi Bazele de producţie sunt următoarele:

Sector 1:km 23+600 – km 33+000

Locaţia Organizării de Şantier va fi baza de producţie situată pe Şoseaua de Centură a Municipiului Bucureşti, nr.111, oraş Popeşti Leordeni, situată la km 32+690.

PREŞEDINŢIE
SECRETAR DE STAT

Organizarea de şantier are autorizaţie de mediu (Autorizaţie de mediu nr.324 / 10.10.2007 revizuită la data de 8.06.2010).

Sector 2:km 33+000-km 43+000

Locaţia propusă pentru Organizarea de Şantier este zona adiacentă a inersecţiei cu ieşirea din Bucureşti - Berceni unde se va construi şi pasajul .

Organizarea de Şantier va avea în componenţa numai parcul de auto - utilaje şi materiale necesare desfăşurării activităţii, conteinere pentru birouri.

Baza de producţie existentă este poziţionată la km 38, Jilava Progresu şi este în locaţie proprie.

Suprafaţa estimată a fi ocupată de Organizarea de Şantier este de maxim 2000 mp.

Activitatea de laborator se va desfăşura în baza de producţie de la km 38, unde există şi staţiile de asfalt, betoane şi emulsie.

Sector 3:km 43+000 – km 55+520

Locaţia centrală: str. Şoseaua Atomiştilor nr. 68A, localitatea Măgurele, jud. Ilfov — existent şi două puncte de lucru la fiecare treime din lungimea totală a Proiectului, pe amplasamentul viitoarelor lucrări.

Capete centură,DN2-A2 KM 12+300 – KM 23+750

Pe acest sector vor fi amenajate puncte de lucru în următoarele zone:

- KM 13+900 dreapta;
- KM 14+500 stânga;
- KM 15+900 dreapta (pasaj peste CF Buc.-Constanţa);
- KM 17+000 stânga (parcare);
- KM 18+300 stânga (pasaj superior pe DN3);
- KM 19+000 stânga (pasaj superior pe DJ301);
- KM 20+000 dreapta (baraj Pantelimon);
- KM 22+000 dreapta (pasaj peste CF Buc.-Oltenița);
- KM 23+500 dreapta (pasaj superior pe Autostrada A2).

Vor fi utilizate staţii de asfalt şi betoane existente şi autorizate.

Capete centură, DN1-A7 Km 55+520 – Km 64+160

Organizarea de Şantier va fi amplasată în oraşul Chitila.Terenul se află pe teritoriul administrativ al Oraşului Chitila ca pozitionare cu acces din Şoseaua de Centură a Municipiului Bucureşti km 58. Accesul se face pe lângă benzinăria Petrom pe Drumul de exploatare DE 176. Distanţa de la Şoseaua de Centură până la terenul organizării de şantier este de 100 metri.

Pe întreaga suprafaţă 20.000 mp se vor amplasa padocuri pentru diverse sorturi de materiale, platformă betonată auto, parc auto şi birouri. Vor fi utilizate staţii autorizate de asfalt şi betoane existente.

II. Motivele şi considerentele care au stat la baza emiterii acordului, printre altele şi în legătură cu calitatea şi concluziile/recomandările raportului privind impactul asupra mediului şi ale participării publicului, precum şi a revizuirii acestui acord de mediu.

Proiectul propus se încadrează în Anexa 1 la pct.7 b, a Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului – Lista proiectelor supuse.

Centura Bucuresti se incadreaza in prevederile Legii Planului de Amenajare a Teritoriului National – Sectiunea I Retele de transport – Legea nr. 363 din 21.09.2006.

Decizia de emitere a acordului de mediu a fost luată în urma analizei documentaţiei depuse, a verificării amplasamentului, în urma consultărilor din cadrul Comisiei de Analiză Tehnică, pe baza recomandărilor şi concluziilor raportului privind impactul asupra mediului.

Decizia de emitere a acordului de mediu se bazează pe respectarea prevederilor legale privind:

- măsuri ce se impun pentru protecţia apei, atmosferei, solului şi subsolului, gestiunea deşeurilor;
- măsuri adecvate de supraveghere a emisiilor;
- măsuri speciale cu scopul de a preveni şi/sau reduce poluarea.

Realizarea proiectului conduce la urmatoarele efecte pozitive:

- cresterea sigurantei circulatiei;
- reducerea semnificativa a emisiilor de poluanti in aer, apa si sol in Municipiul Bucuresti;
- reducerea nivelului vibraţiilor prin înlocuirea structurii rutiere existente;
- creerea de noi locuri de muncă.

Proiectul nu va genera impact asupra ariilor naturale protejate, a siturilor de interes naţional şi comunitar (situri Natura 2000).

Revizuirea acordului de mediu a fost solicitată de C.N.A.D.N.R. prin adresa nr. 92/9777/19.02.2014 şi înregistrată în A.N.P.M. cu nr. 1821/19.02.2014 pentru următoarele modificări aduse proiectului:

Pe sectorul cuprins între DN2 (km 12+300) – A2 (km 23+750)

1. Soluţii tehnice pentru intersecţii:
   - Intersecţia Centurii Rutiere cu DN2 (Bucureşti-Suceava), km 12+400;
   - Intersecţia Centurii Rutiere cu DN3 (Bucureşti-Fundulea), km 18+555;

- Intersecţia Centurii Rutiere cu A2 (Bucureşti-Constanţa), km 23+445;

2. Suprafaţa de teren suplimentară afectată de proiect:
   - Scoaterea din circuitul silvic a unei suprafeţe de 5260,298 mp, aflată în proprietatea ROMSILVA, teren lipsit de vegetaţie forestieră (aşa cum reiese din documentele oficiale primite de la ROMSILVA de către C.N.A.D.N.R.)

III. Măsuri pentru prevenirea, reducerea şi, unde este posibil compensarea efectelor negative semnificative asupra mediului:

III. 1. Măsuri pentru prevenirea şi reducerea poluării apelor

a) În perioada de construcţie

- Se va păstra zona de protecţie sanitară cu regim sever a aducţiunilor de apă potabilă;
- Faţă de reţelele publice de apă-canal, conform H.G.R. 930/2005 şi SR 8591/1997 se va păstra o distanţă reprezentând zona de protecţie sanitară şi de exploatare de minimum 3 m faţă de reţeaua publică de apă, respectiv de minimum 2 m faţă de reţeaua publică de canalizare;
- Se vor respecta condiţiile din Avizele de gospodărire a apelor nr.125N- IF/ 29.08.2011 şi nr. 126N – IF/ 29.08.2011 emise de Apele Romane, Sistemul de Gospodădire a Apelor Ilfov Bucureşti;
- Se vor respecta condiţiile din Aviz nr. 91201258/11.05.2012 emis de Apa Nova Bucureşti;
- Organizarea de şantier şi Baza de producţie nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apa;
- Apele tehnologice rezultate în urma proceselor necesită o preepurare locală, în instalaţii de tip decantor şi separator de hidrocarburi;
- Staţiile de betoane şi asfalt vor trebui să fie reglementate din punct de vedere al mediului şi gospodăririi apelor;
- Rezervoarele de carburanţi şi rezervoarele de bitum vor fi etanşe, prevăzute cu cuve de retenţie a pierderilor;
- Nu se vor amenaja depozite de materiale, materii prime, deşeuri în apropierea cursurilor de apă;
- Nu se va permite deversarea de materii prime,materiale, deşeuri în cursurile de apă;
- Autovehiculele, echipamentele, utilajele vor staţiona cât mai puţin posibil în apropierea cursurilor de apă;

- Execuţia podurilor şi a lucrărilor hidrotehnice nu vă fi făcută în perioadele cu ape mari;
- Reţelele nou proiectate se vor amplasa numai în domeniul public;
- Apele uzate tehnologice rezultate din procesul de preparare a materialelor de construcţii precum şi apele rezultate de la spălarea mijloacelor şi utilajelor de construcţii se vor colecta şi epura în decantoare şi separatoare de produse petroliere;
- După finalizarea lucrărilor se vor îndepărta construcţiile provizorii din apropierea cursurilor de apă.

b) În perioada de exploatare:

- Pe sectorul cuprins între **DN 2 şi A2** (exceptând zona cuprinsă între km 16+826-km 23+750) pe toată lungimea acestuia, colectarea apelor pluviale se face în sanţuri şi rigole carosabile cu deversare în podeţe, canale existente şi în lacul Pantelimon după o prealabilă epurare;
- În zona cuprinsă între km 16+826-km 23+750, pentru colectarea apelor pluviale de pe platforma drumului s-a menţinut şanţul existent de pe partea dreapta iar pe partea stângă s-au prevăzut şanţuri sau rigole pereate;
- In zona curbelor la care partea carosabilă a fost convertită sau supraînălţată, au fost prevăzute fante în baza parapetelui median tip New Jersey pentru a permite evacuarea apelor pluviale adunate la baza acestuia, către şanţul lateral existent sau proiectat în lungul centurii rutiere. Între km 20+574 – Km 21+402, datorită faptului că centura rutieră va fi în debleu se prevede rigola pereata cu dren longitudinal.
- Pe sectorul cuprins între **km 23+600 – km 55+250** este prevăzută reţea de canalizare care colectează apele pluviale şi le descarcă într-o staţie de preepurare prevazută cu separator de namoluri şi produse petroliere şi apoi descărcate în emisar, astfel:

- km 23+600 – km 33+000 - Reţeaua de canalizare pluvială proiectată va fi pozată la marginea şoselei de centură, iar punctele de deversare vor fi râul Dambovita la km 25+400 şi râul Calnău la km 29+415.
- km 33+000 – km 43+000 - Punctul de descărcare a apelor pluviale de pe acest sector este: Râul Mamina – Cocioc la km 37+700;
- km 43+000 – km 55+520- Punctul de descărcare a apelor pluviale de pe acest sector este râul Ciorogârla;

a) km 44+792 prevăzut cu o staţie de preepurere cu o capacitate de 150l/s;
b) km 49+228 prevăzut cu o staţie de preepurare de 100l/s.

- Pe sectorul cuprins între **A1-DN7** apele pluviale de pe platforma drumului se vor descărca la gurile de scurgere racordate la reţeaua de canalizare

proiectată pe toată lungimea traseului. Excepţia tronsonului de drum de la km 58+140 la km 59+100 stânga şi dreapta, de la km 59+100 la km 61+260 dreapta şi de la km 61+640 la km 63+360 dreapta.

În aceaste zone, pe partea dreapta (de la km 58+140 la km 59+100, de la km 59+100 la km 61+260 şi de la km 61+640 la km 63+360), apele pluviale se vor colecta la marginea părţii carosabile şi se vor descărca prin casiuri în canalul deschis Argeş – Colentina. Pe partea stângă (de la km 58+140 la km 59+100) apele pluviale se vor descărca prin casiuri la piciorul taluzului într-un şanţ de beton; înainte de a descărca în râul Dâmbovița acestea vor trece prin bazine de sedimentare pentru decantare şi separatoare de grăsimi. Aceste casiuri pe taluz se dispun din 30 în 30m.

- Pentru colectarea apelor pe sectorul de drum km 55+465–57+065 se va prevede o rigolă dreptungiulară de beton pe partea dreaptă a drumului, în spatele parapetului metalic foarte greu. Evacuarea apelor pluviale din rigolă se va realiza prin foraj orizontal la sistemul de canalizare proiectat; diametrul racordului va fi 315mm.
- Pe zona km 58+140-59+200, L=1060m apele pluviale de pe platforma drumului vor fi conduse prin casiuri la şanţul trapezoidal de beton (stânga) şi la canalul existent (dreapta). Aceste casiuri pe taluz se dispun din 30/30m.
- Se interzice descărcarea de deşeuri de orice tip sau alte substanţe în canalizarea;
- Nămolurile şi substanţele petroliere decantate în instalaţiile de preepurare vor fi colectate periodic şi eliminate prin firme autorizate.

III.2. Măsuri pentru prevenirea şi reducerea poluării aerului

a) În perioada de construcţie

- Se vor adopta tehnologii mai puţin poluante în cadrul bazei de producţie;
- Se vor uda periodic depozitele de agregate;
- În cadrul staţiei de betoane se vor folosi filtre textile la silozurile de stocare a cimentului şi se va verifica etanşeitatea instalaţiei pneumatice de descărcare/încărcare a cimentului;
- Pentru limitarea disconfortului, se vor alege trasee optime pentru vehiculele care deservesc şantierul, iar transportul materialelor de construcţie se va face pe cât posibil acoperit;
- Procesele tehnologice care produc mult praf (umpluturile de pământ) vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va realiza o umectare mai intensă a suprafeţelor;

- În cazul transportului de pământ se vor prevedea pe cât posibil trasee situate chiar pe corpul umpluturii astfel încât să se obţină o compactare suplimentară;
- Verificarea periodică a utilajelor şi mijloacelor de transport, în ceea ce priveşte nivelul de monoxid de carbon şi concentraţiile de emisii în gazele de eşapament; punerea în funcţiune a acestora se va face numai după remedierea eventualelor defecţiuni;
- Se recomandă folosirea numai a utilajelor şi mijloacelor de transport performante;
- Drumurile de şantier vor fi în permanenţă întreţinute prin nivelare şi stropire cu apă pentru a se reduce praful;
- Se interzice folosirea "în gol" a utilajelor , în scopul micşorării consumului de combustibil şi a reducerii emisiilor de poluanţi;
- Depozitarea materialelor fine se va face în depozite închise sau zone îngrădite şi acoperite pentru a se evita dispersia acestora datorită vântului;
- În cazul unei poluări accidentale în vederea limitării şi înlăturării pagubelor, se vor lua măsuri imediate prin utilizarea de materiale absorbante, strângerea în saci, transportul şi depozitarea temporară în organizarea de şantier, după care se vor preda unităţilor specializate pentru eliminare.

b) În perioada de exploatare:

Se vor respecta condiţiile de calitate a aerului în zonele protejate prevăzute în STAS 12574/87;

Se vor respecta prevederile legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurator.

III.3. Măsuri pentru prevenirea şi reducerea poluării solului şi subsolului

a) În perioada de construcţie:

- Depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafeţe cât mai reduse; pământul în exces nu va fi păstrat pe amplasament ci va fi transportat în locuri special amenajate;
- Pentru suprafeţele de teren contaminate accidental în timpul execuţiei se va adopta soluţia prin excavarea volumului de pământ şi depunerea în gropile de împrumut într-o diluţie care să permită derularea proceselor de decontaminare naturală;
- Gropile de împrumut se vor amplasa astfel încat impactul asupra mediului să fie minim, iar distanţa parcursă până la şantier să fie cât mai mică;
- Delimitarea corectă a amprizelor pentru evitarea ocupării inutile de terenuri;

- Platformele Organizării de Şantier şi ale Bazei de Producţie vor fi betonate;
- Stocarea carburanţilor, uleiurilor şi a bitumului care intră în procesul de fabricare a mixturii asfaltice se face în rezervoare etanşe, prevăzute cu cuve de retenţie;
- Materialele de construcţie sunt depozitate numai în locuri special amenajate şi nu direct pe sol;
- Pe şantier nu se vor realiza reparaţii ale utilajelor şi autovehiculelor, pentru a preveni poluarea solului cu produse petroliere;
- Se interzice poluarea solului cu carburanţi, uleiuri rezultate în urma operaţiilor de staţionare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibil a utilajelor şi mijloacelor de transport sau datorită funcţionării necorespunzătoare a acestora;
- Este obligatorie refacerea solului (reconstrucţie ecologică) în zonele unde acesta a fost afectat temporar prin lucrările de excavare, depozitare de materiale, staţionare de utilaje în scopul redării în circuit la categoria de folosinţă deţinută iniţial;
- La finalizarea lucrărilor de execuţie toate terenurile afectate temporar vor fi redate folosinţelor iniţiale.

b) În perioada de exploatare:

- După terminarea lucrărilor se va realiza refacerea spaţiilor verzi şi a amenajărilor peisagistice.
- Pentru asigurarea stabilităţii solului, se vor realiza lucrări de consolidare a terenului : structuri de sprijin din beton armat, zid de sprijin din pământ armat, fundaţie parapet, îmbunătăţirea terenului de fundare, protecţie taluze înalte;
- Se va verifica periodic funcţionarea instalaţiilor prevăzute pentru colectarea şi epurarea apelor meteorice;
- Colectarea şi eliminarea periodică a nămolurilor provenite din bazinele de sedimentare şi separatoarele de hidrocarburi.

III.4. Măsuri pentru protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor

a) În perioada de construcţie

- Organizarea de Şantier şi Baza de Producţie se vor amplasa la distanţe de minim 1000 m faţa de zonele de locuinţe;
- Reducerea nivelului de zgomot la sursă se va face prin utilizarea unor utilaje şi echipamente de construcţie performante, de generaţie recentă;
- Programul de lucru în zonele aflate în apropierea locuinţelor se va adopta astfel încat să afecteze cât mai puţin populaţia rezidenţială;

- Traseele mijloacelor de transport vor evita, în măsura posibilităţilor, intravilanul localităţilor.

b) În perioada de exploatare:

- Pentru reducerea nivelului de zgomot până la valoarea de 50 dB(A) în zonele unde se află locuinţe s-au proiectat panouri de protecţie împotriva zgomotului astfel:

Poziţie kilometrică	Partea	Distanţa drum-locuinţe (m)	Înălţimea Panourilor (m)	Lungimea panourilor (m)
km 12+360 – km 12+480	Stânga	50	3	120
km 12+520 – km 12+760	Stânga	5 – 20	3	240
km 12+800 – km 12+830	Stânga	10 – 25	3	30
km 12+860 – km 12+890	Stânga	20	3	30
km 13+070 – km 13+110	Stânga	30	3	40
km 25+920 – km 26+290 (Glina)	Stânga	< 5	3	340
km 26+820 – km 26+850 (Glina)	Stânga	<5	3	30
km 27+240 –km 27+320 (Glina)	Stânga	<5	3	80
km 27+770 – km 27+910 (Popesti – Leordeni)	Dreapta	20 – 50	3	140
km 27+910 – km 27+980 (Popesti – Leordeni)	Dreapta	100 – 160	2.5	70

Poziţie kilometrică	Partea	Distanţa drum-locuinţe (m)	Înălţimea Panourilor (m)	Lungimea panourilor (m)
km 30+170 – km 30+180 (intersectie cu DN 4)	Stânga	20	3	10
km 30+200 – km 30+250 (intersectie cu DN 4)	Stânga	20	3	50
Km 33+770 – Km 34+840 (comuna Berceni)	Stânga	20	3	70
km 38+160 – km 38+730 (Penitenciar Jilava)	Stânga	30 – 150	3	570
km 39+230 – km 39+500 (Jilava)	Dreapta	60	3	270
km 40+690 – km 40+710 (Jilava)	Dreapta	40 – 60	3	20
km 40+740 – km 40+790 (Jilava)	Dreapta	40 – 60	3	50
km 40+690 – km 40+870 (Jilava)	Stânga	40 – 60	3	180
km 44+660 – km 44+780 (intersectie cu DN 18)	Stânga	5 – 20	3	120
km 46+460 –km 46+550 (intersectie cu DC 18)	Dreapta	20	3	90

Poziţie kilometrică	Partea	Distanţa drum-locuinţe (m)	Înălţimea Panourilor (m)	Lungimea panourilor (m)
km 58+230 – km 58+280	Stânga	20	3	50
km 59+370 – km 59+450	Dreapta	20 – 50	3	80
km 60+000 – km 61+100	Dreapta	250	2.5	1100
km 61+100 – km 61+450	Dreapta	125	3	350
km 61+110 – km 61+120	Stânga	5	3	10
km 63+750 – km 64+160	Stânga	20	3	410

III.5. Măsuri pentru protecţia protecţia mediului social şi economic

a) În perioada de construcţie

- Realizarea lucrărilor pe baza unui grafic de lucrări care să afecteze cel mai puţin riveranii din zonă;
- Optimizarea traseelor utilajelor de construcţie şi mijloacelor de transport, astfel încât să fie evitate blocajele şi accidentele de circulaţie;
- Evitarea rutelor de transport prin localităţi şi utilizarea unor rute ocolitoare;
- Adaptarea programului de lucru în vederea respectării orelor de odihnă ale riveranilor;
- Asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare;
- Menţinerea curăţeniei pe traseele şi drumurile de acces folosite de mijloacele tehnologice şi de transport;
- Refacerea ecologică a zonelor afectate de proiect;
- Asigurarea accesului echipelor de intervenţie şi a autorităţilor specializate pentru prevenirea/remedierea unor defecţiuni ale reţelelor sau lucrărilor de interes public existente în zonă;
- Fronturile de lucru vor fi prevăzute cu grupuri sanitare mobile;
- Fronturile de lucru vor fi delimitate de restul teritoriului cu benzi reflectorizante şi vor fi marcate cu panouri mobile pe care se vor înscrie elementele lucrării, cu numele şi telefonul persoanei de contact responsabile;
- Organizările de şantier vor fi dotate cu echipamente PSI necesare intervenţiei operative în caz de incendiu.

b) În perioada de exploatare:

- Cele 2 sensuri de circulaţie vor fi complet separate printr-un separator median care va asigura îmbunătăţirea siguranţei circulaţiei în zonă;
- Sunt prevăzuti parapeţi de protecţie.

III. 6. Măsuri privind defrisarea, protecţia biodiversităţii/arii protejate

a) În perioada de construcţie

- Defrişările se vor face numai după obţinerea aprobărilor necesare de la Direcţiile silvice ce administrează pădurea; Organizarea de şantier, Bazele de producţie şi gropile de împrumut nu se vor amplasa în apropierea ariei protejate ROSCI0308 şi ROSPA0122 Lacul şi Pădurea Cernica;
- Se vor adopta soluţii tehnice privind delimitarea corectă a amprizelor pentru a fi reduse suprafeţele scoase din fondul forestier şi pentru a se reduce la minim despădurirea;
- Se vor respecta traseele de scos – apropiat stabilite;
- Defrişările se vor limita la suprafeţele strict necesare lucrărilor;
- Direcţiile de doborare a arborilor se vor alege astfel încât să nu fie afectaţi arborii din vecinătate;
- Arborii care urmează să fie tăiaţi se vor marca în prealabil de către reprezentanţii autorităţii silvice;
- Utilajele folosite pentru defrişare şi autovehiculele pentru transport vor staţiona pe platforma drumului existent şi în zonele care urmează să fie scoase definitiv din circuitul forestier, dar pe care nu există arbori;
- Se vor lua măsuri de compensare, conform Codului silvic pentru suprafeţele defrişate;
- In zona pădurilor, lucrările se vor executa într-o perioadă de timp cât mai scurtă pentru a nu afecta fauna;
- Organizarea de şantier, Bazele de producţie şi gropile de împrumut nu se vor amplasa în apropierea ariei protejate ROSCI0308 şi ROSPA0122 Lacul şi Padurea Cernica.

b) În perioada de exploatare:

- Semnalizare rutieră corespunzatoare prin care să se indice că există pericolul traversării drumului de către animale;
- Intreţinerea rigolelor de către administratorul drumului pentru protecţia ecosistemelor;

• Utilizarea, pe perioada iernii, de materiale antiderapante cu un conţinut redus de săruri pentru protecţia vegetaţiei.

III.7. Măsuri privind gospodărirea deşeurilor

a) În perioada de construcţie

• Deşeurile se vor depozita numai în spaţii special amenajate ; se interzice depozitarea deşeurilor de orice fel în mod neorganizat pe sol;

• Deşeurile menajere rezultate atât pe perioada de construcţie cât şi pe perioada de exploatare, se vor colecta în pubele acoperite, amplasate în locuri special amenajate şi vor fi evacuate prin unităţi prestatoare de servicii de salubrizare;

• Deşeurile industriale reciclabile (hârtie, carton, deşeuri metalice) se vor colecta separat, pe tipuri, în spaţii special amenajate şi vor fi predate unităţilor autorizate în vederea valorificării;

• Deşeurile inerte provenite din construcţii (resturi de beton sau mortar) pot fi colectate şi eliminate prin valorificare locală în pavimentul drumurilor, depunerea în gropile de împrumut ajunse la cota finală de exploatare sau predate unităţilor specializate;

• Anvelopele uzate vor fi depozitate separat şi vor fi predate unităţilor de colectare specializate, conform prevederilor HG nr.170/2004. Este interzisă incinerarea lor;

• Acumulatorii uzaţi vor fi stocaţi în spaţii special amenajate şi vor fi predaţi unităţilor autorizate în vederea valorificării. Este interzisă deversarea electrolitului din acumulatori;

• Se vor întreţine în bună stare de funcţionare instalaţiile de preepurare a apelor uzate, se va colecta periodic nămolul rezultat şi se va preda unităţilor autorizate în vederea valorificării.

b) În perioada de exploatare:

• Se vor respecta prevederile prevederile Normelor de salubritate urbană aprobate prin HCGMB 120/2010;

• Se vor respecta prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor.

Măsuri pentru închidere/demolare/dezafectare şi reabilitarea terenului în vederea utilizării ulterioare, precum şi efectul implementării acestora.

Nu se prevăd lucrări de închidere şi monitoring postînchidere întrucât construcţia are funcţiune permanentă.

IV. Prezentul acord de mediu se emite cu respectarea următorelor condiţii:

- Respectarea legislaţiei privind protecţia mediului în vigoare şi a tuturor condiţiilor impuse prin avizele obţinute emise de alte autorităţi;
- Executarea lucrărilor se va face cu respectarea documentaţiei tehnice depuse, precum şi a normativelor şi prescripţiilor tehnice specifice construirii proiectului;
- În cazul apariţiei oricărei modificări a traseului faţă de situaţia prezentată în planurile depuse pentru obţinerea prezentului acord de mediu, titularul proiectului are obligaţia să solicite revizuirea acordului de mediu;
- Neafectarea factorilor de mediu pe perioada executării investiţiei şi în timpul exploatării;
- Drumurile de şantier vor fi permanent întreţinute prin nivelare şi stropire cu apă pentru a reduce praful;
- Devierile, subtraversarile, protejările de cabluri, conducte, căi de comunicaţie se vor realiza numai în condiţiile prevăzute de deţinătorii sau administratorii acestor reţele. Toate lucrările de eliberare de amplasament (cele mai multe dintre ele fiind lucrări de utilităţi publice se vor realiza în condiţiile menţinerii în funcţiune, a consumatorilor ce folosesc aceste utilităţi (apa, canal, gaze telefoane etc.);
- Pentru prevenirea riscurilor producerii unor poluări în urma unor accidente se vor întocmi programe de intervenţie care să prevadă măsurile necesare, echipele, dotările şi echipamentele de intervenţie în caz de accident;
- Alimentarea cu carburanţi a mijloacelor de transport se va face doar pe amplasament special amenajat;
- Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic;
- Se vor folosi utilaje dotate cu sisteme de reţinere a emisiilor de poluanţi în atmosferă; utilajele folosite vor respecta prevederile H.G. 1209/2004 privind stabilirea procedurilor de aprobare de tip a motoarelor cu ardere internă destinate maşinilor mobile nerutiere şi măsurile de limtare a emisiei de gaze şi particule provenite de la acestea; de asemenea se vor folosi utilaje care să respecte prevederile H.G. 1756/2006 privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor;
- Se interzice deversarea de carburanţi sau produse petroliere în ape sau sol;
- Pentru realizarea în cele mai bune condiţii a lucrărilor propuse, titularul investiţiei este obligat să respecte prevederile din proiectele tehnice conform Legii nr.10/1995 privind calitatea în construcţii, cu modificările şi completările ulterioare.

• Deşeurile generate pe amplasament vor fi gestionate astfel încât să fie protejat mediul înconjurător şi sănătatea oamenilor de efectele nedorite pe care le cauzează colectarea, transportul şi depozitarea acestora;
• Gestionarea deşeurilor se va face cu respectarea tuturor nomelor legale în vigoare;
• Se vor respecta prevederile proiectului şi a Raportului privind evaluarea impactului asupra mediului;
• La terminarea constructiei se vor demola toate construcţiile provizorii şi facilităţile antreprenorului în şantier;
• Se vor efectua lucrări de refacere şi ecologizare a spaţiilor ocupate temporar;
• *Titularul va notifica la APM Bucureşti finalizarea lucrărilor de execuţie în scopul efectuării controlului de specialitate pentru verificarea respectării tuturor condiţiilor impuse, care va însoţi procesul-verbal de recepţie a lucrărilor aferente investiţiei realizate conform art.49, alin.3 din Ord. nr.135/2010;*
• *Titularul proiectului are obligaţia de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecţia mediului despre orice modificare sau extindere a proiectului, survenită după emiterea acordului de mediu, conform art.39, alin.1 din Ord. nr.135/2010.*

- **Pe toată durata execuţiei şi funcţionării obiectivului se vor respecta prevederile din legislaţia de mediu în vigoare:**

O.U.G. nr.195/2005 privind protecţia mediului aprobată cu modificări de Legea nr.256/2006, cu modificările şi completările ulterioare;

Normele de salubritate şi igienizare ale Municipiului Bucureşti aprobate de HCGMB nr.120/2010;

H.G. nr. 856/16.08.2002, completată cu H.G. 210/2007 privind evidenţa gestiunii deşeurilor şi pentru aprobarea listei cuprinzând deşeurile, inclusiv deşeurile periculoase;

Legea nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor;

H.G.nr. 621/2005, modificată şi completată cu HG 1872/2006 privind gestionarea ambalajelor şi deşeurilor din ambalaje;

Legii nr.263/2005 care modifică Legea 360/2003 privind regimul substanţelor şi preparatelor chimice periculoase.

H.G. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate;

H.G. nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate cu modificările şi completările ulterioare;

H.G. nr. 1132/2008 privind regimul bateriilor şi acumulatorilor şi al deşeurilor de baterii şi acumulatori cu modificările şi completările ulterioare;

H.G. nr. 1061/2008 privind transportul deşeurilor periculoase şi nepericuloase pe teritoriul României;

Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător.

STAS 12574/1987 - privind condiţiile de calitate a aerului în zonele protejate;

OM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condiţiilor tehnice privind protecţia atmosferei şi Normele metodologice privind determinarea emisiilor de poluanţi atmosferici produşi de surse staţionare;

STAS 10009/1988 privind Acustica urbană. Limite admisibile ale nivelului de zgomot;

H.G. nr. 321/2005 privind evaluarea şi gestionarea zgomotului ambiental, modificată prin H.G. nr. 674/2007;

H.G. nr. 352/2005 pentru modificarea şi completarea H.G.R. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condiţiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate;

H.G. 351/2005 privind programul de eliminare treptata a evacuarilor, emisiilor si pierderilor de substante prioritar periculoase, cu modificarile si completarile ulterioare;

OM nr.756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu modificările şi completările ulterioare;

H.G nr. 1403/2007 privind refacerea zonelor în care solul, subsolul şi ecosistemele terestre au fost afectate;

H.G. nr. 1408/2007 privind modalităţile de investigare şi evaluare a poluării solului şi subsolului;

Documentaţia care a stat la baza emiterii acordului de mediu conţine:

- Cerere pentru eliberearea acordului de mediu înregistrată la APM Bucureşti cu nr. 1214 din 07.12.2012;
- Notificare pentru eliberearea acordului de mediu;
- Decizia etapei de evaluare iniţială nr. 192 din 10.12.2012;
- Memoriu de prezentare întocmit de S.C. SEARCH Corporation S.R.L., înregistrat la A.P.M. Bucuresti cu nr. 1366 din data de 11.12.2012;
- Îndrumar nr. 1214/11.12.2012 privind anunţul public de depunere a solicitării de emitere a acordului de mediu;
- Proces verbal de verificare a amplasamentului nr. 1214 din 11.12.2012;
- Lista de control privind etapa de încadrare a proiectului din 11.12.2012;
- Anunţ public privind depunerea solicitării acordului de mediu la APM Bucureşti, apărut în ziarul România Liberă din data de 12.12.2012;

- Proces – verbal al şedinţei C.A.T. privind etapa de încadrare a proiectului din data de 13.12.2012;
- Îndrumar nr. 1214/13.12.2012 privind decizia etapei de încadrare şi anunţul public privind decizia etapei de încadrare;
- Decizia etapei de încadrare nr. 174 din 19.12.2012;
- Anunţ public privind decizia etapei de încadrare apărut în ziarul România Liberă din data de 19.12.2012;
- Lista de control pentru definirea domeniului evaluării din 19.12.2012;
- Proces – verbal al şedinţei C.A.T. privind etapa de definire a domeniului evaluării şi de realizare a raportului privind impactul asupra mediului din data de 20.12.2012;
- Îndrumar nr. 1214/20.12.2012 emis de A.P.M. Bucureşti transmis titularului privind problemele de mediu care trebuie analizate în raportul privind impactul asupra mediului;
- Raportul la studiul de evaluare privind impactul asupra mediului întocmit de SC SEARCH Corporation SRL, înregistrat la A.P.M. Bucuresti cu nr. 1956/27.12.2012;
- Anunţ public pentru depunerea Raportului privind impactul asupra mediului şi organizarea dezbaterii publice apărut în ziarul România Liberă din data de 28.12.2012;
- Proces – verbal al şedinţei de dezbatere publică din data de 17.01.2013;
- Lista de control pentru etapa de analiză din 22.01.2013;
- Proces – verbal al sedintei CAT privind etapa de analiză a calităţii raportului privind impactul asupra mediului din data de 24.01.2013;
- Decizia finală nr. 1 din 25.01.2013 pentru emiterea acordului de mediu;
- Îndrumar nr. 1214/28.01.2013 transmis titularului privind luarea deciziei finale de emitere a acordului de mediu şi conţinutul anunţului public;
- Anunţ public privind emiterea acordului de mediu apărut în ziarul România Liberă din data de 01.02.2013;
- Dovada achitării tarifului (Chitanţa fiscală MAN00026063/10.12.2012, Chitanţa fiscală MAN00003413/11.12.2012, Ordin de plată nr.2324/18.12.2012, Ordin de plată nr. 126/29.01.2013)
- Proiectul acordului de mediu revizuit emis de APM Bucureşti.

Documentaţia care a stat la baza emiterii acordului de mediu revizuit conţine:

- Cerere pentru revizuirea acordului de mediu înregistrată la APM Bucureşti cu nr. 5767 din 03.03.2014 şi în ANPM cu nr. 1821/19.02.2014;
- Memoriu de prezentare întocmit, inregistrat la A.P.M. Bucuresti cu nr. 5767 din data de 03.03.2014;
- Indrumar nr. 5767/07.03.2014 privind completarea documentatiei de revizuire a acordului de mediu;
- Dovada achitării tarifului (ordin de plată nr.397/21.03.2014);
- Proces – verbal al şedinţei CAT privind oportunitatea revizuirii acordului de mediu din data de 08.05.2014;
- Îndrumar nr. 5767/08.05.2014 transmis titularului privind luarea deciziei de emitere a acordului de mediu revizuit şi conţinutul anunţului public;
- Anunţ public privind emiterea acordului de mediu revizuit apărut în ziarul Adevărul din data de 13.05.2014;
- Proiectul acordului de mediu revizuit.

Avize, acte emise de alte autorităţi:

"MODERNIZAREA CENTURII RUTIERE A MUNICIPIULUI BUCUREŞTI ÎNTRE A1 – DN7 ŞI DN 2 – A2"

Municipiul Bucureşti

1. Certificat de Urbanism nr. 604R/1114826/6.11.2012, emis de Primaria Municipiului Bucureşti
2. Hotărârea C.G.M.B. nr.192/31.10.2012 privind aprobarea P.U.Z. "Modernizarea centurii rutiere Municipiului Bucureşti între A1- DN7 şi DN2-A2 şi lărgire la 4 benzi a centurii Bucureşti Sud între A1 şi A2 (km 23+600 – km 55+520)"
3. Aviz nr. 620/167/9D/29.11.06, emis de Primaria Sectorului 1 al Mun. Bucureşti
4. Aviz nr. 1073/09.11.09, emis de S.C. Luxten S.A
5. Aviz nr. BA1090111/24.11.2009, emis de Apa Nova Bucureşti
   Aviz nr. 12446/11.03.2011 emis de Apa Nova Bucureşti
   Aviz nr. 91201258/11.05.2012 emis de Apa Nova Bucureşti
6. Aviz nr. 22860/22.10.09, emis de Radet
7. Aviz nr. BHEXX 02481/29.10.07, emis de S.C. Electrica S.D.B.
8. Aviz nr. 2567223/17.12.09, emis de S.C. Electrica S.D.B.
   Aviz nr. 13672536/20.03.2012 emis de S.C. Electrica S.D.B.
9. Aviz nr. 54364/10.11.06, emis de RATB
10. Aviz nr. 109548/01.11.06, emis de Distrigaz Sud Bucureşti
    Aviz nr. 62982/4.01.2010, emis de Distrigaz Sud Bucureşti

Adresa nr. 62982/2009/ 11.01.2011 – confirmare prelungire aviz nr. 62982/4.01.2012

Aviz nr. 5007/17.02.2012 emis de Distrigaz Sud Bucureşti

11. Aviz nr. 203/05101/B/1587/14.02.07, emis de Romtelecom
12. Aviz nr. 814/23.02.2010, emis de Romtelecom
13. Aviz nr. 1734M/31.01.2011 emis de Netcity Telecom
14. Aviz de gospodarire a apelor nr. 126N – IF/ 29.08.2011 emis de Apele Romane, Sistemul de Gospodărire a Apelor Ilfov Bucureşti
15. Aviz nr. 5686/23.11.06, emis de Administraţia Străzilor
16. Acord nr. 8920/SCATU/13.11.06, emis de Comisia Tehnică de Circulaţie
17. Aviz nr. 8864/20.11.06, emis de Administraţia Cimitirelor
18. Acord nr. L.3./4.021/07, emis de CNCF "CFR" SA – Sucursala Regională CFR Bucureşti
19. Aviz nr. 1C/269/2010, emis de Minsiterul Transporturilor şi Infrastructurii, Compania Naţională de Căi Ferate "CFR" SA
20. Aviz nr. 5/7/185/3.05.2012 emis de Minsiterul Transporturilor şi Infrastructurii, Compania Naţională de Căi Ferate "CFR" SA
21. Aviz de mediu nr. 18/14.07.2010 – PUZ Modernizarea centurii Bucureşti între A1 – DN7 şi DN2 – A2 şi lărgire la 4 benzi Centura Bucureşti Sud"
22. Aviz nr. 457.929/18.01.07, emis de Ministerul Internelor şi Reformei Administrative
23. Aviz nr. 79.321/05.01.2007, emis de Serviciul Roman de Informaţii
24. Aviz nr. D/2670/13.06.08, emis de Ministerul Apărării Naţionale

Adresa nr. 14254/16.10.2009, emisă de Ministerul Apărării Naţionale - prin scrisoarea A – 12558/15.09.2009 s-a comunicat către CNADNR necesitatea ca Ministrul Transporturilor să solicite Ministrului Apărării Naţionale reglementarea situaţiei juridice a terenurilor respective

25. Punct de vedere nr. 793/12.04.07, emis de Direcţia pentru Cultură, Culte şi Patrimonial Cultural Naţional a Municipiului Bucureşti
26. Aviz nr. 47/27.02.08, emis de Ministerul Culturii şi Cultelor
27. Informare / Aviz de principiu nr. 4404/3.11.09, emis de Transgaz Mediaş
28. Aviz nr. 699/2.10.09, emis de Conpet S.A.
29. Aviz nr. 7241/27.11.07, emis de Direcţia Protecţia Mediului şi Educaţiei Eco-Civică, Administraţia Lacuri, Parcuri şi Agrement Bucureşti
30. Aviz nr. 5675/2.12.08, emis de Agenţia Naţională de Îmbunătăţiri Funciare .

JUDETUL Ilfov

1. Certificat de Urbanism nr. 65/109/23.07.2012, emis de Consiliul Judeţean Ilfov
2. Aviz favorabil nr.9190/5/19IF/02.11.2010 privind aprobare P.UZ. emis de Consiliul Judeţean Ilfov
3. Aviz primar nr. 16025/11.04.12 , emis de Primaria oraşului Pantelimon
4. Adresa nr. 3652/23.04.12 , emis de Primaria comunei Cernica
5. Aviz primar nr. 4361/28.04.10 , emis de Primaria comunei Cernica
6. Aviz primar nr. 2984/26.04.12, emis de Primaria comunei Chitila
7. Aviz primar nr. 2565/25.04.12, emis de Primaria comunei Dragomireşti Vale
8. Aviz primar nr. 5256/25.05.12 , emis de Primaria comunei Glina
9. Aviz primar nr. 8579/29.06.12 , emis de Primaria comunei Afumaţi
10. Aviz primar nr. 3381/07.05.12, emis de Primaria comunei Chiajna
11. Aviz primar nr. 3098/14.04.10, emis de Primăria comunei Chiajna
12. Aviz primar nr. A/2880/16.09.12 , emis de Primăria comunei Dobroeşti
13. Aviz nr. 10180/29.10.09, emis de Primăria comunei Afumaţi (reţele apă – canal)
14. Aviz nr. 288/24.01.07, emis de Primaria comunei Chitila (reţele apă – canal)
15. Aviz nr. A/138/23.01.07 , emis de Primăria comunei Dobroeşti (reţele apă – canal)
16. Aviz nr. 4785/15.11.07 , emis de Agrisol
    Adresa nr. 141AF/21.01.08 , emis de SC Crelan SRL
    Adresa nr. 773/04.04.08, emis de SC Dimar SRL
17. Aviz nr. 311/17.01.07 , emis de Primăria comunei Dragomireşti Vale (reţele apă – canal)
18. Aviz nr. 1311/23.01.07 , emis de Primăria comunei Glina (reţele apă – canal)
19. Aviz nr. 12153/4.11.09 , emis de Primăria comunei Cernica (reţele apă – canal)
20. Aviz nr. 16311/12.11.09, emis de Primăria oraşului Pantelimon (reţele apă – canal)
21. Aviz nr. 2661/21.11.2011 emis de Apă – Canal SA (reţele canalizare)
    Aviz nr. 2660/21.11.2011 emis de Apa – Canal Ilfov SA (reţele apă)
22. Aviz de amplasament nr. IVEXX00257/12.12.08, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distribuţie

Aviz de amplasament nr. 2567371/11.02.2010, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distribuţie

Aviz de amplasament nr. 4999163/23.08.3010, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distribuţie

Aviz de amplasament nr. 30412049/24.09.2012, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distribuţie

23. Adresa/ negatie nr. 7738/22.08.2012 emisă de SC Termoelectrica SA
24. Adresa/ negatie nr. 2408/27.08.2012 emisa de SC Hidroelectrica SA
25. Aviz de principiu nr. 5675/2.12.08, emis de Agenţia Naţională de Îmbunătăţiri Funciare
26. Aviz de gospodărire a apelor nr. 40-IF/ 06.02.09, emis de Administraţia Naţională "Apele Romane", Direcţia Apelor Argeş – Vedea, Sistemul de Gospodărire a Apelor Ilfov – Bucureşti
27. Aviz de gospodărire a apelor nr. 126N – IF/ 29.08.2011 emis de Administraţia Naţională "Apele Romane", Direcţia Apelor Argeş – Vedea, Sistemul de Gospodărire a Apelor Ilfov – Bucureşti
28. Aviz nr. 22170/31.07.08, emis de Vodafone
29. Aviz nr. 2186/17.04.08, emis de Orange
30. Aviz nr. 2567/12.05.08, emis de Alcatel
31. Informare nr. 4404/3.11.09, emis de SNTGN Transgaz SA Mediaş;
32. Aviz nr. 4705/18.04.08, emis de Transelectrica SA ;
33. Aviz nr.3403/10.07.06, emis de Petrom, Sucursala Petrom Videle, Schela Bolintin;
34. Aviz nr. 3542/5.05.08, emis de Petrom, Zona de Producţei 5, Grup Zăcăminte Ileana Cartojani Bolintin;
35. Aviz nr. 24577/23.11.2012 emis de Sucursala Electrocentrale Bucureşti;
36. Aviz nr. 746/20.06.08, emis de SC Petrotrans SA Ploieşti;
37. Aviz nr. 669/08.12.09, emis de SC Petrotrans SA Ploieşti ;
38. Acord nr. 2247/30.03.2012, emis de Serviciul Patrimoniu şi Administrare Drumuri Judeţene;
39. Aviz nr. 699/02.10.09, emis de Conpet S.A.;
40. Aviz nr. 06/06.06.08, emis de SC Vital Gaz SA ;
41. Aviz nr. 3364/16.02.2011, emis de Distrigaz Sud Reţele (Distrigaz a preluat concesiunea de distribuţie a gazelor naturale din Chiajna) ;

Aviz nr. 15798/12.06.2012 emis de Distrigaz Sud Reţele – pasaj Chiajna;

42. Aviz nr. 224/26.03.07, emis de S.C. Covi Construct ;

Aviz nr. 7/3.03.2011, emis de S.C. Covi Construct ;

Aviz nr. 67/17.10.2012 emis de emis de S.C. Covi Construct ;

43. Aviz nr. 95.601/24.04.08, emis de Serviciul Roman de Informaţii;
44. Aviz nr. 735.622/05.05.08, emis de Ministerul Internelor şi Reformei Administrative;
45. Aviz nr. D/2670/13.06.08, emis de Ministerul Apărării Naţionale;

Adresa nr. 14254/16.10.2009, emisă de Ministerul Apărării Naţionale - prin scrisoarea A – 12558/15.09.2009 s-a comunicat către CNADNR necesitatea ca Ministrul Transporturilor să solicite Ministrului Apărării Naţionale reglementarea situaţiei juridice a terenurilor respective;

46. Aviz nr. 2.100.653/15.04.08, emis de Inspectoratul Judeţean de Poliţie Ilfov;

Aviz nr. 3100229/8.02.2010, emis de Inspectoratul Judeţean de Poliţie Ilfov;

Aviz de amplasament nr. 323/24.11.2009, emis de către SC Gaz Sud;

Aviz de amplasament nr. 202/25.07.2011, emis de SC Gaz Sud;

Aviz de amplasament nr. 507R/15.05.2012, emis de SC Gaz Sud;

47. Aviz de amplasament nr. 53/3.11.09, emis de Mega Construct;

Aviz de amplasament nr. 11/27.01.2011 emis de Mega Construct;

Aviz nr. 33/32/08.04.09, emis de ministerul Transporturilor şi Infrastructurii;

48. Aviz CTE nr. 178/183/7.01.2010, emis de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii;

49. Aviz nr. 92/2321/2010 / 330.037/09.03.2010 emis de CNADNR şi MAI;

50. Adresa nr. 41040/15.07.2011 emisă de CNADNR;

51. Avize OCPI nr. 22812/24.03.2010 şi nr. 2823/24.03.2010, emise de Oficiul de Cadastru şi Publicitate Imobiliară;

52. Aviz nr. 550/14.06.2010, emis de Metrorex SA;

53. Aviz nr. 1930/7.06.2010, emis de Inspectoratul Teritorial de Regim Silvic şi de vânătoare Bucureşti.

"LĂRGIRE LA 4 BENZI – CENTURA BUCUREŞTI SUD ÎNTRE A2 (KM 23+600) ŞI A1 (KM 55+520)"

Muncipiul Bucureşti

1. Certificat de Urbanism nr. 468R/1027248/23.09.2011, emis de Primăria Municipiului Bucureşti;

2. Aviz nr. IV 12/64049/09.05.2008, emis de PRIMĂRIA SECT.4 BUC;

3.Aviz nr. 11057/11.06.2008, emis de PRIMĂRIA SECT 6 BUC;

4.Aviz nr. 694/30.04.2008 , emis de SC LUXTEN SA;

5.Aviz nr. 612/13.11.2009 , emis de NETCITY;

6.Consultarea nr. BA 4070/22.05.2008 emisă de SC APA NOVA BUCUREŞTI;

Consultarea nr. 3916/20.05.2008 emisă de SC APA NOVA BUCUREŞTI;

Aviz de principiu nr. 6115/18.11.2009 emis de SC APA NOVA BUCUREŞTI;

Aviz de principiu (reţele de apă industrială) nr. 861/4.12.2009 emis de SC APA NOVA BUCUREŞTI;

Aviz de principiu nr. 4755/10.05.2009 emis de SC APA NOVA BUCUREŞTI;

7.Aviz nr. 30007/14.01.2010 emis de RADET;

8.Aviz nr. 1768135/21.09.2009 emis de SC ELECTRICA SDB;

9.Aviz nr. 48749/07.05.2008 emis de RATB;

10.Aviz nr. 6981/21.04.2008 emis de DISTRIGAZ SUD;

Punct de vedere nr. 733/4.08.2008 emis de DISTRIGAZ SUD;

Aviz nr. 41486/09.09.2009 (deviere conductă gaze) emis de DISTRIGAZ SUD;

11.Aviz nr. 100/05/03/01/B- 5017/09.10.2008 emis de SC Romtelecom SA;

12.Aviz/ negatie nr. 8688/12.06.2008 emis de ADMINISTRAŢIA STRĂZILOR;

13.Adresa nr. 11109/13.10.2008 emisă de PMB – Direcţia Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulaţiei;

14.Aviz nr. 235779/19.05.2008 emis de INSPECTORATUL PENTRU SITUAŢII DE URGENŢĂ BUCUREŞTI – Apărare civilă;

15.Aviz nr. 235780/29.04.2008 emis de INSPECTORATUL PENTRU SITUAŢII DE URGENŢĂ BUCUREŞTI – Brigada de Pompieri;

16.Aviz nr. 27/15.10.2008 emis de DIRECŢIA DE SĂNĂTATE PUBLICĂ;

17.Aviz nr. 3115/18.09.2008 emis de DIRECŢIA DE PARCURI ŞI GRĂDINI – Administraţia Lacuri, Parcuri şi Agrement Bucureşti;

18.Acordul de principiu condiţionat nr. 780.009/12.01.2009 emis de Ministerul Administraţiei şi Internelor;

19.Aviz nr. 5.979.661/16.10.2008 emis de SERVICIUL ROMAN DE INFORMAŢII;

20.Adresa nr. D/4970/31.07.2008 emisă de MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE;

Adresa nr. 7729/03.06.09 emisă de MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE;

21.Aviz de amplasament nr. 12828/443/26.05.2008 emis de TRANSGAZ SA Mediaş, Regionala Bucureşti;

Aviz CTE nr. 141/2.09.2008 (mutări –protejări conducte) emis de TRANSGAZ SA Mediaş;

22.Document de avizare nr. R2/6/228/28.04.2009 emis de Regionala CFR Bucureşti;

23.Aviz MT nr. 1C/1188/2009 emis de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii – CNCF "CFR" SA;

24.Aviz nr. 5676/2.12.2008 emis de Administraţia Naţională a Imbunătăţirilor Funciare RA;

25.Aviz nr. 253/17.04.2008 emis de PETROM SA Ploieşti;

26.Aviz nr. 277/10.11.2008 emis de PETROM SA Ploieşti;

27.Aviz nr. 1479/05.03.2008 emis de CONPET SA;

28.Aviz nr. 363/19.03.2008 emis de PETROTRANS;

Aviz nr. 919/28.08.2008 (mutări – protejări) emis de PETROTRANS;

Aviz nr. 746/20.06.2008 emis de PETROTRANS;

Aviz nr. 498/31. 03.2010 emis de PETROTRANS - mutări – protejări conducte;

29.Aviz nr. 945/03.03.3008 emis de LUKOIL.

JUDEŢUL Ilfov

1. Certificat de Urbanism nr. 85/128/20.09.2012, emis de Consiliul Judeţean Ilfov;
2. Aviz primar nr. 7768/07.08.2012 emis de Primăria Glina;
3. Aviz primar nr. 20.207/24.07.2012 emis de Primăria Popesti Leordeni;
4. Aviz primar nr. 9.341/13.07.2012 emis de Primăria Jilava;
5. Aviz primar nr. 8.334/09.07.2012 emis de Primăria Magurele;
6. Aviz primar nr. 12.552/31.07.2012 emis de Primăria Bragadiru;
7. Aviz primar nr. 5.187/24.07.2012 emis de Primăria Clinceni;
8. Aviz primar nr. 6.963/02.07.2012 emis de Primăria Domneşti;
9. Aviz de principiu nr. 5172/22.06.2009 emisă de Administraţia Naţională "Apele Române" – Sistemul de Gospodărire a apelor Ilfov - sector 1 km 23+600 – km 33+000 - canalizare pluvială;
10. Aviz de principiu nr. 5173/22.06.2009 emisă de Administraţia Naţională "Apele Române" – Sistemul de Gospodărire a apelor Ilfov - sector 2 km 33+000 – km 43+000 şi sector 3 km 43+000 – km 55+520 - canalizare pluvială;

Aviz de gospodărire a apelor nr. 125N – IF/29.08.2011 emis de Administraţia Naţională "Apele Romane" – Sistemul de Gospodărire a apelor Ilfov – Bucureşti;

11. Aviz nr. 176433/1.09.2009 emis de ELECTRICA DISTRIBUŢIE MUNTENIA ILFOV;
12. Aviz nr. 6981/21.04.2008 emis de DISTRIGAZ SUD;
13. Aviz nr. 100/05/03/01/B- 5017/20.09.2008 emis de SC ROMTELECOM SA;

14. Aviz nr. emis de SC ROMTELECOM SA;
15. Punct de vedere nr. 5745/27.10.2008 emis de AGENŢIA REGIONALĂ PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI BUCUREŞTI;
16. Document de avizare nr. R2/6/228/28.04.2009 emis de Regionala CFR Buc;
17. Aviz MT nr. 1C/1188/2009 emis de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii – CNCF "CFR" SA;
18. Aviz nr. 5676/2.12.2008 emis de Administraţia Naţionala a Îmbunătăţirilor Funciare RA;
19. Aviz de amplasament nr. 12550/3.11.2008 emis de TRANSELECTRICA;
20. Acord nr. 6004/2010 emis de CJ ILFOV SERVICIUL DRUMURI JUDEŢENE;
21. Aviz nr. 508.345/17.02.2009 (amenajare intersecţii) emis de INSPECTORATUL DE POLIŢIE AL JUDETULUI ILFOV;
22. Aviz nr. 22/20.02.2009 emis de CNADNR – DRDP BUCUREŞTI;
23. Aviz nr. 92/6310/2009 si 253.583/20.03.2009 - sector 1 – km 23+600 – km 33+000, emis de SIGURANŢA CIRCULAŢIEI – CNADNR – IGP;

Aviz nr. 92/26907/2009 şi 264839/2.3.08.2009 - sector 2 – km 33+000 – km 43+000, emis de SIGURANŢA CIRCULAŢIEI – CNADNR – IGP;

Aviz nr. 92/11990/2009 şi 182446/25.06.2009 - sector 3 – km 43+000 – km 55+520, emis de SIGURANŢA CIRCULAŢIEI – CNADNR – IGP;

24. Aviz nr. 2.102.041/4.11.2008 emis de Inspectoratul de Poliţie al judetului Ilfov - Planul de management al traficului;
25. Aviz nr. 508.664/1.04.2009 emis de Inspectoratul de Poliţie al judetului Ilfov - reglementarea circulaţiei prin indicatoare şi marcaje.
26. Memoriu justificativ nr. 1087/11.04.2014 întocmit de Direcţia Silvică Ilfov;
27. Fişa tehnică de transmitere –defrişare nr. 10325/09.04.2014 întocmită de Ocolul Silvic Brăneşti.

V. Informaţii cu privire la procesul de participare a publicului în procedura derulată

Autoritatea competentă pentru protecţia mediului (A.P.M. Bucureşti) a asigurat informarea publicului interesat, accesul liber la informaţie şi participarea publicului la luarea deciziei în procedura de emitere a acordului de mediu, astfel:

Documentaţia de susţinere a solicitării a fost accesibilă spre consultare pe toată durata derulării procedurii la sediul Agenţiei pentru Protecţia Mediului Bucureşti;

Depunerea solicitării de emitere a acordului de mediu a fost facută publică prin afişarea pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti şi pe cea a titularului şi prin anunţ public în ziarul România Liberă din data de 12.12.2012;

Decizia etapei de încadrare a fost facută publică prin afişarea pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti şi pe cea a titularului şi prin anunţ public în ziarul România Liberă din data de 19.12.2012;

Raportul la studiul de evaluare a impactului asupra mediului pentru acest proiect a fost postat pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti ;

Organizarea dezbaterii publice a raportului privind evaluarea impactului asupra mediului a fost facută publică prin afişarea pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti şi pe cea a titularului şi prin anunţ public în ziarul România Liberă din data de 28.12.2012;

Dezbaterea publică a raportului privind evaluarea impactului asupra mediului a avut loc în data de 17.01.2013;

Decizia de emitere a acordului de mediu a fost facută publică prin afişarea pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti şi pe cea a titularului, precum şi prin anunţ public în ziarul România Libera din data de 01.02.2013;

Proiectul acordului de mediu a fost postat pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti.

Decizia de emitere a acordului de mediu revizuit a fost făcută publică prin afişarea pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti şi pe cea a titularului şi prin anunţ public în ziarul Adevărul din data de 13.05.2014;

Proiectul acordului de mediu revizuit a fost postat pe pagina de web a A.P.M.Bucureşti.

Precizăm ca nu au existat sesizări şi comentarii din partea publicului pe parcursul procedurii.

Prezentul acord este valabil pe toată perioada punerii în aplicare a proiectului.

Nerespectarea prevederilor prezentului acord atrage suspendarea şi anularea acestuia, după caz.

Prezentul acord poate fi contestat în conformitate cu prevederile H.G. nr. 445/2009 şi ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

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 autorităţii publice competente pentru protecţia mediului, 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 autorităţii publice competente pentru protecţia mediului, 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 care îndeplinesc condiţiile cerute de legislaţia 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 al lor sau într-un interes legitim, trebuie să solicite autorităţii publice emitente, în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoştinţa publicului a deciziei etapei de încadrare revocarea respectivei decizii. Autoritatea publică emitentă are obligaţia de a răspunde la plângerea prealabilă în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.
Procedura administrativă prealabilă este gratuită.

Titularul unui proiect are obligaţia de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecţia mediului despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea acordului de mediu.

Prezentul act este valabil pe toată perioada punerii în aplicare a proiectului, în condiţiile în care nu intervin modificări ale datelor care au stat la baza emiterii acestuia.

Prezentul act nu exonerează de răspundere titularul, proiectantul şi/sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuţiei lucrărilor sau exploatării acestora.

Până la adoptarea unei decizii de către autoritatea competentă, este interzisă desfăşurarea oricărei activităţi sau realizarea proiectului, planului sau programului, care ar rezulta în urma modificărilor care fac obiectul notificării (potrivit art.16, alin.5, din O.U.G. nr.195/2005, privind protecţia mediului, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.265/2006, cu modificările şi completările ulterioare).

Prevederile prezentului act se pot revizui în condiţiile specificate în art.46 din Ord. M.M.P. nr. 135/2010, privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice şi private, în cazul în care se constată apariţia unor elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei notificări.

Nerespectarea prevederilor prezentului acord de mediu atrage după sine suspendarea şi/sau anularea acestuia, după caz, conform prevederilor legale.

Cu respect,

PREŞEDINTE,

Zoltán Levente NAGY

ROMÂNIA MINISTERUL MEDIULUI ŞI SCHIMBĂRILOR CLIMATICE AGENŢIA NAŢIONALĂ PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI PREŞEDINTE

Director General DGM – Octavian **PĂTRAŞCU**

Director DCPR – **Elena MEHEDINŢU**

Şef Serviciu AEI - **Ciprian ŞOAVĂ**

Întocmit – Cristina DJANO