



Agenția pentru Protecția Mediului București

ACORD DE MEDIU

Nr. din
PROIECT

Ca urmare a cererii adresate de **COMPANIA NATIONALA DE AUTOSTRAZI SI DRUMURI NATIONALE DIN ROMANIA**, prin S.C. SEARCH CORPORATION S.R.L. in calitate de proiectant, cu sediul în Bucuresti, sector 1, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, înregistrată la A.P.M. București cu nr. 1214/07.12.2012, completată ulterior cu documentațiile nr. 5344 din 14.04.2010 și 9148 din 01.07.2010, în baza:

- O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordinul nr. 135/2010 al Ministerului Mediului și Pădurilor privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private;
- H. G. nr. 544/2012 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului și Pădurilor;
- O.U.G. nr. 96/2012 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale și pentru modificarea unor acte normative
- H.G. nr.1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a institutelor în subordinea acesteia, se emite:

ACORD DE MEDIU

pentru proiectul : “Modernizarea centurii rutiere Municipiului Bucuresti între A1- DN7 și DN2-A2 și largire la 4 benzi a centurii Bucuresti Sud între A1 și A2 (km 23+600 – km 55+520)”

din Municipiul Bucuresti – sectoarele 1,4 și 6 și Judetul Ilfov – Afumati, Dobroiesti, Cernica, Pantelimon, Glina, Popesti-Leordeni, Jilava, Berceni, Magurele, Bragadiru, Clinceni, Domnesti, Chiajna, Dragomiresti Vale, Chitila.

în scopul stabilirii condițiilor și a măsurilor pentru protecția mediului care trebuie respectate pentru realizarea proiectului.

care prevede:

I. Descrierea proiectului, lucrările prevăzute de proiect, inclusiv instalațiile și echipamentele

Proiectul prevede:



I.1. Aducerea profilului actual al soselei de centura de la gabaritul existent de 1 banda pe sens la un profil de 2 benzi pe sens cu spatiu median.

I.2. Traseul, in general, in plan proiectat urmareste traseul centurii existente, axul proiectat fiind obtinut prin translatarea axului existent la marginea acestuia, spre partea stanga (in sensul kilometrajului). Exceptie de la aceasta regula:

- zona de la km 21+740 (zona pasajului peste C.F. Bucuresti - Oltenita), pe sectorul DN 2 – A2 unde exista stalpi metalici de inalta tensiune pe partea stanga a centurii existente, astfel ca largirea la 4 benzi de circulatie va fi facuta pe partea dreapta a drumului existent pe intervalul km 21+585 - km 22+065.

- zona cuprinsa intre km 25+100 – km 26+360 si km 39+000 – km 40+000, unde largirea se face pe ambele parti si unde se propune pastrarea unui sens pe actualul amplasament si 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 abatut de la axul existent si zona cuprinsa intre km 59+400 – km 63+100, zona de paralelism cu apeductul Arcuda V, largirea acesteia facandu-se pe partea stanga cu mentinerea unei zone mediane de cca 13.00 m, aceasta zona avand rolul de a proteja apeductul existent.

I.3. Profilul longitudinal il urmareste pe cel al centurii existente si linia rosie a centurii a fost corelata atat cu configuratia terenului natural al zonei de relief strabatute, cat si cu anumite puncte de cota obligata. La proiectarea liniei rosii s-a avut in vedere adoptarea unor declivitati minime care sa asigure scurgerea apelor in lungul centurii rutiere. Exceptii de la regula:

- rampele pasajului peste DJ 301, Bucuresti - Cernica, la km 19+400 unde declivitatea rampelor este de 4%;

- zona de rampa la km 26+150 unde pe o lungime de circa 150 m se intalneste o declivitate de 4.68%;

- rampele pasajului de la km 63+390 unde s-a prevazut traversarea denivelata a caii ferate colectoare Chitila – Chiajna;

- trecerile la nivel cu caile ferate industriale;

- zonele adiacente podurilor si pasajelor existente.

I.4. Profil transversal

A) pe sectorul DN2-A2, intre km 16+826 - km 23+798, profilul transversal tip al centurii rutiere proiectate este alcatuit astfel:

- parte carosabila: 14 m (4 benzi de circulatie x 3.50 m)

- 40 cm efect de bordura pe partea dreapta (spre calea ferata), la care se adauga spatiu de 70 cm pentru parapetele metalic

- 1.50 m (2 x 0.75 m din care 0.75 m banda de incadrare) acostament pe partea stanga, la care se adauga spatiu de 75 cm pentru parapetele metalic, acolo unde este necesar



- 1.60 m zona mediana in care este prevazut parapet din beton de ciment prefabricat, tip New Jersey.

- Exceptie o face zona rampelor si pasajului peste DJ 301 (Bucuresti-Cernica), km 19+400 si zona pasajului peste C.F. Bucuresti - Oltenita), km 21+700 unde este prevazut efect de bordura de 2 x 0.40 m pe ambele parti ale centurii proiectate si trotuare de intretinere.

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

- parte carosabila: 14 m (4 x 3,50 m);
- separator fluxuri de circulatie 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 incadrare pe partea stanga, respectiv 1 x 1,00 m (0,40 efect de bordura si 0,60 fundatie de parapet) pe partea dreapta.

- exceptie face zona km 59+550 – km 63+200, zona de paralelism cu apeductul Arcuda V, unde s-a propus separarea celor doua cai astfel incat in zona verde centrala creata sa ramana apeductul neafectat, acest lucru determinand o latime mai mare a platformei.

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

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

- parte carosabila: 14,00 m (4 x 3,50 m) – patru benzi de circulatie, cate doua pentru fiecare sens;
- separator fluxuri de circulatie;
- 2 x 40 m efect de bordura;
- 1.50 m trotuar pe partea stanga;
- 0.50 m fundatie de parapet/ bordura + bancheta pe partea dreapta.

C.2. km 33+000 - km 43+000

- parte carosabila: 14,00 m (4 x 3,50 m) – patru benzi de circulatie, cate doua pentru fiecare sens;
- separator fluxuri de circulatie de 1,60 m;
- 2 x 40 m efect de bordura;
- 1.50 m trotuar pe partea stanga;
- 0.50 m fundatie pentru parapet in zona in care calea ferata se apropie de centura rutiera;
- acostament de 1.50 m in zona in care calea ferata se departeaza de centura rutiera.

C.3. km 43+000 - km 55+520

- parte carosabila: 14,00 m (4 x 3,50 m) – patru benzi de circulatie, cate doua pentru fiecare sens;
- separator fluxuri de circulatie;
- 1.50 m trotuar pe partea stanga.

I.5. Structura rutiera



Structura rutiera propusa difera functie de portiunea pe care se aplica: reabilitata sau noua (in zona de extindere).

A) A1-DN7

Structurile propuse pentru ranforsarea centurii rutiere existente sunt urmatoarele:

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 uzura din mixtura asfaltica tip MASF16m cu bitum modificat;

l: - strat de legatura, tip BAD 25m cu bitum modificat;

mx: - strat de baza din mixtura asfaltica, tip AB2.

RSR - refacere structura rutiera;

F5 - frezare 5 cm mixtura asfaltica existenta.

Af - element antifisura

Pentru largirea sistemului rutier s-a studiat varianta de realizare cu structura supla (piatra sparta):

Denumirea materialelor din strat	Solutie h, cm
Beton asfaltic in strat de uzura MASF16m	5
Beton asfaltic in strat de legatura BAD25m	6
Mixtura asfaltica in strat de baza AB2	21
Balast stabilizat cu ciment	-
Piatra sparta amestec optimal	30
Balast	40
Pamant tratat cu var/Balast	20

B) DN2-A2

Indicatorii tehnico-economici ai lucrarii au fost avizati prin HG nr. 414/28.04.2010.

Pentru stratul de uzura se va utiliza, mixtura asfaltica stabilizata cu fibre tip MASF16 si pentru stratul de legatura, beton asfaltic deschis cu bitum modificat tip BAD25m. Se aplica aceasta regula si la celelalte drumuri tratate in cadrul documentatiei.

Sistem rutier nou (pentru largire la 4 benzi de circulatie sau sistem rutier nou pe intreaga latime a centurii rutiere proiectate)

km 12+300-16+826:

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;



- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 22 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatra sparta amestec optimal;
- min. 40 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din pamant tratat cu var/balast.

km 16+826 – km 18+592:

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 22 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatra sparta amestec optimal;
- min. 40 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din pamant tratat cu var/balast.

km 18+592 – km 23+798:

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 21 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatra sparta amestec optimal;
- min. 40 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din pamant tratat cu var/balast.

Se mentioneaza ca pentru intervalele km17+802 - km18+592 si km19+104 - km19+504 este prevazut sistem rutier nou pe intreaga latime 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 mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 21 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatra sparta amestec optimal;
- min. 40 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din pamant tratat cu var/balast.

Ranforsare sistem rutier existent(pe centura rutiera)

km 12+300 - km 16+826:

Sector km - km	Solutii 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 uzura din mixtura asfaltica
l:- strat de legatura, tip BAD 25m cu bitum modificat
mx:- strat de baza din mixtura asfaltica, tip AB2.
RSR - refacere structura rutiera

km 16+826 – km 17+802

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- geocompozit cu rol antifisura;
- 7 cm anrobat bituminos tip AB2.

km 18+592 – km 19+104

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- geocompozit cu rol antifisura;
- 9 cm anrobat bituminos tip AB2.

km 19+504 – km23+798

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- geocompozit cu rol antifisura;
- 6 cm anrobat bituminos tip AB2.

Sistem rutier nou pe DJ 301 (Bucuresti - Cernica)

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 10 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatra sparta;
- 35 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

Sistem rutier nou pe bretelele pentru riverani :

- 5 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF16;
- 6 cm beton asfaltic deschis cu bitum modificat BAD25m;
- 10 cm anrobat bituminos tip AB2;
- 30 cm piatra sparta;
- 35 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

Trotuarul de intretinere al pasajului are un sistem rutier alcatuit din:

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

C) Centura sud km 23+600 – km 55+520

Sector 1 km 23+600 - km 33+000



Structura rutiera noua, pentru largire:

- 4 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF 16 m;
- 6 cm binder de criblura in strat de legatura tip BAD 25 m;
- 21 cm mixtura asflatica in strat de baza, tip AB2;
- 40 cm piatra sparta amestec optimal;
- 25 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

Structura rutiera pentru realizarea bretelelor de acces:

- 4 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF 16;
- 6 cm anrobat bituminos AB2;
- 30 cm piatra sparta amestec optimal;
- 25 cm balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

Structura rutiera propusa pentru realizarea ranforsarii sistemelor rutiere existente:

- 6-10 cm frezare straturi asfaltice existente degradate;
- 4 cm mixtura asfaltica stabilizata 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

Structura rutiera noua pentru largire

km 33+000 – km 40+750

- 4 cm mixtura asfaltica stabilizata cu fibre MASF 16;
- 6 cm binder de criblura in strat de legatura tip BAD 25;
- 21 cm mixtura asflatica in strat de baza, tip AB2;
- 40 cm piatra sparta amestec optimal;
- 25 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

km 40+750 – km 43+000

- 4 cm beton asfaltic in strat uzura tip MASF 16;
- 6 cm binder de criblura in strat de legatura tip BAD 25;
- 19 cm mixtura asflatica in strat de baza, tip AB2;
- 40 cm piatra sparta amestec optimal;
- 25 cm fundatie din balast;
- 20 cm strat de forma din balast.

Structura rutiera propusa pentru realizarea ranforsarii sistemelor rutiere existente:

km 33+000 – km 40+750

- 4 cm. beton asfaltic MASF16m;
- 6 cm. binder de criblura BAD25m;
- 8 cm. mixtura asfaltica AB2;
- min 8 cm. piatra sparta pentru reprofilare.

km 40+750 – km 43+000



- 4 cm. beton asfaltic MASF16m;
- 6 cm. binder de criblura BAD25m;
- 6 cm. mixtura asfaltica AB2;
- min 4 cm. frezare pentru eliminare fagase cu completare de AB2;
- geocompozit.

Sector 3 km 43+000- km 55+520

Ranforsare sistem rutier existent :

- 4 cm uzura MASF 16 m;
- 6 cm binder BAD 25 m;
- Strat de geocompozit antifisura;
- Frezare toata suprafata carosabila existent pe 10 cm grosimea cu completare de AB2.

Structura rutiera noua, pentru largire:

- 4 cm uzura MASF 16 m;
- 6 cm binder BAD 25 m;
- Strat de geocompozit antifisura;
- 19 cm mixtura AB2;
- 30 cm piatra sparta;
- 25 cm balast;
- 20 cm strat de forma.

I.6. Defrisarile necesare pentru largirea centurii si scoaterea din fondul forestier se intind pe o suprafata de 5,8 ha.

Traseul drumului de centura se afla in vecinatatea/traverseaza suprafete forestiere in urmatoarele zone:

- km 14+050 – km 14+700 pe partea stanga Padurea Pantelimon – suprafata forestiera ;
- km 19+700 – 20+800, pe partea stanga – suprafata forestiera ;
- km 29+300 – 29+700, pe partea stanga – suprafata forestiera;
- 42+900 – km 44+050, pe partea stanga– suprafata forestiera;
- km 55+300, pe partea stanga – suprafata forestiera.

Conform Adresei 4666/15.10.2009 a Regiei Nationale a Padurilor- Directia Silvica Ilfov realizarea proiectului afecteaza urmatoarele suprafete de fond forestier:

Ocolul Silvic Branesti

- u.a. 73 A% C% trup de padure Pantelimon Crang, U.P.V Pustnicu;
 - u.a. 7E%,I%,R%, u.a. 6F%, E%, N% trup de padure Caldaru, U.P.VI Cernica
- Ocolul Silvic Bucuresti

- u.a. 2 B%, C% si u.a. 4 M1%, 4A% , C% trup de padure IFA Magurele, U.P.V

Jilava.

I.7. Poduri, pasaje si podete



Proiectul prevede executarea urmatoarelor poduri si pasaje:

Nr. Crt.	Pozitia Km	Obstacol traversat	Denumire lucrare
1.	16+000	CF Bucuresti – Constanta	Pasaj superior peste CF Bucuresti – Constanta
2.	19+400	Centura Bucuresti + CF	Pasaj superior giratoriu pe DJ 301 Bucuresti – Cernica peste centura si CF
3.	21+677	CF Bucuresti – Oltenita	Pasaj superior peste CF Bucuresti - Oltenita
4.	25+160	Raul Dambovita	Pod peste Raul Dambovita
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	Raul Mamina - Cocioac	Pod peste rau
9.	38+100	CF Bucuresti - Giurgiu	Pasaj superior peste CF Bucuresti – Giurgiu
10.	41+000	DN 5	Pasaj superior pe DN 5
11.	56+130	Canal casetat Arges – Rosu	Pod peste Canal casetat Arges – Rosu
12.	56+150	Canal deschis Arges – Rosu	Pod peste Canal deschis Arges – Rosu
13.	57+740	Apeducte I, II si III Arcuda	Pasaj peste apeducte
14.	58+100	CF Bucuresti – Craiova	Pasaj superior peste CF Bucuresti – Craiova
15.	59+450	Apeduct V	Pasaj peste apeduct V
16.	64+100	Statie triaj Chitila	Pasaj superior peste statie triaj Chitila

Toate podete existente care nu respecta normele in vigoare, se vor inlocui conform instructiunilor CNADNR cu podete prefabricate de minim 2 m.

Exceptie o face podetul dalat existent $L = 1,5$ m de la km 20+465, situat pe galeria de evacuare a Barajului Pantelimon 2 care din motive de siguranta se va mentine pe pozitie, urmand ca numai largirea podetului sa fie facuta cu elemente din cadre prefabricate Tip C2.

I.8. Lucrari hidrotehnice

➤ *Baraj Pantelimon II – Km 20+500*

Extinderea soselei de centura a Municipiului Bucuresti prin largirea amprizei cu cca 10 m pentru executarea a inca 2 fire de circulatie spre aval, este posibila fara a crea probleme deosebite Barajului Pantelimon II.



Pentru realizarea platformei necesare extinerii cu 2 fire de circulatie, este necesara largirea platformei a nivelului cotei actuale cu cca. 10 m, spre aval, respectiv spre Lacul Cernica. Aceasta presupune realizarea unui rambleu din materiale locale, latime 10 m și de inaltime variabila, potrivit cerintelor pentru extindere centura și care se va realiza din pamanturi, nisipuri, argile nisipoase – prafoase in amestec, material asemanator celui din corpul barajului existent.

Foarte important este faptul ca noul rambleu sa conlucreze cu vechea umplutura, fara a produce efecte suplimentare care sa dauneze sau sa diminueze capacitatea barajului de a satisface in bune conditii cerintele pentru care a fost realizat.

Aceste conditii se refera in principiu la:

- asigurarea capacitatii de etanșare a barajului;
- la reducerea tasarilor pe ansamblu barajului;
- sa nu induca fenomene noi necontrolate in structura barajului;
- sa asigure aceleași conditii de drenare a umpluturii;
- sa nu produca noi cai de patrundere a apei in corpul barajului, etc.

➤ *Nod hidrotehnic Dragomiresti (stavilar Raul Dambovita) Km 58+780*

Pentru realizarea largirii centurii rutiere peste stavilar s-a intocmit expertiza tehnica. Latimea stavilarului permite extinderea centurii rutiere la 4 benzi de circulatie (spre amonte) cu 8.50 m. Pe ambele parti ale stavilarului, pe o lungime de 25 m se prevad platforme pentru stationare si drumuri de acces la rau din balast pentru utilajele de exploatare a echipamentelor hidromecanice si a mijloacelor de transport. Pentru sustinerea taluzurilor sunt necesare lucrari de consolidare (ziduri de spijin din beton).

I.9. Intersectii

➤ *Intersectie Km 12+600 stanga (DN 2 – Afumati)*

In deschiderea curenta sunt amplasate trei benzi (doua pentru directia DN 1 – DN 3 si o banda de stanga), iar in deschiderea adiacenta sunt amplasate trei benzi de circulatie (doua pentru directia inainte si o banda de viraj dreapta). Aceasta intersectie va fi semaforizata si iluminata.

➤ *Intersectie Km 18+555 intre centura rutiera si DN3 (Bucuresti–Fundulea)*

Pentru accesele Centurii Rutiere cu DN3, intersectiile in „T” au fost reamenajate cu raze interioare corespunzatoare virajelor necesare, cu insule separatoare pentru fluxurile de circulatie de sens contrar si cu insule directionale pentru separarea fluxurilor de circulatie de acelasi sens, incadrate intre borduri denivelate.

Au fost amenajate benzi suplimentare pentru virare la stanga dinspre Centura spre bretelele de acces precum si benzi de decelerare si accelerare pentru intrarile si iesirile din fluxul centurii rutiere.

In zona de sub pasajul existent, elementele geometrice ale intersectiei sunt determinate de constrangerile existente si anume pilele pasajului si calea ferata de centura, astfel ca latimea benzilor de circulatie a fost redusa la 3.00 m. Intersectia proiectata este semaforizata si iluminata.



➤ Intersecție Km 19+371 între Centura rutieră și DJ301 (București-Cernica)

Drumul Județean 301 traversează Centura rutieră și Calea ferată de centură prin intermediul unui pasaj superior sub forma unui sens giratoriu ce asigură toate relațiile de circulație între Centura rutieră și DJ 301. Asigurarea acceselor din centura rutieră la DJ301 (spre Comuna Cernica și spre București) precum și din DJ301 la Centura București se realizează prin intermediul a 4 rampe de acces în sensul giratoriu amplasate paralel cu centura, de o parte și de alta a acesteia, având lățimile părții carosabile de 5m, circulația desfășurându-se aici cu sens unic.

De asemenea, relația București - Comuna Cernica este asigurată de pasajul peste Centura București și Calea ferată de centură. Rampele de acces, la pasajul peste centura, de pe relația București – Comuna Cernica au lățimea părții carosabile de 7.80m iar circulația se desfășoară în două sensuri.

Lățimea părții carosabile a căii înelare, a pasajului în forma de giratie, este de 11.00m, iar raza interioară a giratiei este de 32.00m.

Elementele geometrice ale profilurilor longitudinale ale rampelor pasajului sunt:

- rampele de urcare de pe centura în giratie și rampele de acces de pe DJ 301 la giratie au declivitatea de 4%, iar pe o distanță de 50 m până în marginea căii înelare rampele au fost proiectate cu declivitatea de 2%, racordarea între cele 2 declivități realizându-se cu o rază convexă de 6000 m.
- rampele de coborâre din giratie în centura rutieră au declivitatea de 4% pe toată lungimea lor.

Datorită faptului că, în dreptul rampelor pasajului sunt accese la proprietăți, a fost necesară amenajarea unor drumuri colectoare pentru riverani, având lățimea părții carosabile de 6.00 m.

Pentru direcția București - Comuna Cernica pentru a permite accesul riveranilor atât la pasaj cât și la proprietățile situate de o parte și de alta a rampelor pasajului au fost amenajate 2 locuri de întoarcere, la baza rampelor spre București și Comuna Cernica. Lățimea căii înelare a celor 2 giratii este de 7.00 m, cu spațiu de siguranță de 1.50 m și rază interioară de 13.00 m.

➤ Intersecție între Centura rutieră și Autostrada A2, la km 23+445 (București - Constanta)

Intersecția se reamenajează utilizând spațiul liber dintre pilele pasajului și culeea de pe partea opusă căii ferate prin introducerea a 3 benzi de circulație pentru sensul de mers A2-DN2. S-au amenajat 2 benzi de virare la stânga pentru relația spre Constanta.

Benzi de accelerare/ decelerare și insulele de dirijare și separare a fluxurilor de circulație au fost regeometrizate și adaptate noii configurații a intersecției.

În imediată apropiere a intersecției, paralel cu centura rutieră existentă, a fost restabilit un drum existent pe o lungime de circa 200m pe partea stângă a centurii rutiere. Această intersecție va fi semaforizată.

➤ Intersecție Km 25+100 Soseaua de Centură – soseaua Libertății - Splai

Soseaua Libertății se va devia pentru a aduce axul acesteia perpendicular pe Soseaua de Centură și se va interzice fizic virajul stânga prin amplasarea parapetului median. Participanții la trafic ce efectuează în prezent virajul la stânga de pe Centură pe soseaua Libertății vor fi deviați către nodul rutier cu Autostrada Soarelui (A2), nod



rutier ce asigura legatura atat cu comuna Catelu cat si cu orasul Bucuresti, ocolul realizat de acestia fiind de circa 1,7 km

➤ Intersectie Km 26+100 Soseaua de Centura-soseaua spre localitatea Glina
Amenajarea intersectiei se realizeaza numai prin viraje dreapta, in si dinspre Soseaua de Centura, urmand ca vehiculele care virau stanga spre Glina sa foloseasca pasajul care se va realiza la intersectia cu strada Leordeni.

➤ Intersectie Km 27+860 si km 28+000 (Sos. Leordeni)

Prin amenajarea acestei intersectii se permit relatiile de dreapta in si dinspre centura, relatia stanga fiind interzisa prin realizarea separatorului fizic a sensurilor de circulatie. Relatiile complete vor fi asigurate prin realizarea unui pasaj denivelat la km 28+400, care v-a lega soseaua de centura de intrarea Fortului din localitatea Leordeni.

➤ Intersectie Km 30+260 (drumul national DN 4)

Solutia propusa trateaza amenajarea intersectiei prin denivelarea drumului national DN4, denivelarea facandu-se printr-un pasaj sub forma de giratoriu prelungit. Alungirea acestuia este necesara datorita distantei dintre centura rutiera si calea ferata.

➤ Intersectie Km 33+630 (drumul judetean DJ 401)

In cadrul acestui proiect, intersectia s-a tratat denivelat sub forma unui pasaj superior peste centura rutiera. Pasajul este amplasat in aliniament si este alcatuit dintr-un sens giratoriu cu raza interioara de 32m si latimea partii carosabile de 11m.

Asigurarea acceselor din centura rutiera la DJ401 (spre Comuna Berceni) si la Soseaua Berceni (spre Bucuresti) precum si din DJ401 si Soseaua 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 Bucuresti. Declivitatea rampelor este de 4,5% iar pe cca 50m. inaintea intrarii in sensul giratoriu declivitatea s-a micorat pentru vehiculele care, eventual, ar putea astepta intrarea in giratie.

Datorita faptului ca in dreptul rampelor pasajului, pentru directia IMGB-Comuna Berceni, sunt proprietati, a fost necesara amenajarea unor bretele pentru riverani cu sens unic. Pentru a permite accesul riveranilor atat la pasaj cat si la proprietati situate de o parte si 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 amenajeaza cu elemente moderne, de tip absorbant otel-cauciuc.

➤ Loc pentru intoarcere pe centura rutiera la km 37+275

La Km 37+275 este prevazut un sens giratoriu secant care ofera participantilor la trafic posibilitatea sa intoarca, prioritară fiind directia pentru centura. Pentru amplasarea locului de intoarcere la limita actuala a centurii rutiere, axa proiectata paraseste traseul actual al drumului printr-o curba cu raza $R=1200m$ si revine in centura rutiera existenta printr-o curba cu aceeași raza. Locul de intoarcere este situat intr-o curba cu raza $R=1000m$.

➤ Amenajarea intersectiei centurii rutiere cu canalul, la km 37+630

Podul existent situat la km 37+630 traverseaza un canal. Podul este in aliniament, are lungimea totala de cca. 20.76m și o deschidere de 10.30m.



Suprastructura este alcatuita dintr-o dala din beton armat, simplu rezemata pe infrastructura. Platforma caii pe podul existent are latimea de 10.95m, fiind alcatuita dintr-o parte carosabila de 8.05m latime și doua trotuare de 1.00m latime utila fiecare.

Trotuarele sunt prevazute cu borduri inalte și parapete pietonale. Culeile sunt de tip masiv.

Pentru a asigura cele patru benzi de circulatie pe centura, pe partea stanga in sensul kilometrajului (pe partea opusa liniei CF existente) a fost prevazut un pod nou. Podul nou va avea lungimea de 13.26m și o deschidere de 10.30m. Suprastructura podului nou se va realiza din 16 grinzi din beton armat prefabricate, pretensionate cu inaltimea de 0.52m, suprabetonate, simplu rezemate. Partea carosabila pe podul proiectat are latimea de 7.80m, iar trotuarul latimea utila de 1.00m. Trotuarele, atat pe structura veche cat și pe cea noua, sunt prevazute cu borduri inalte de siguranta la marginea partii carosabile și cu parapete pietonale.

Atat podul nou cat si cel existent vor avea la marginea firului interior parapete de siguranta de tip foarte greu. Culeele pentru noua structura vor fi tot de tip masiv și vor fi fundate indirect pe piloti forati de 0.80m diametru. Racordarea cu terasamentul a podului proiectat se va face cu aripi din beton armat, fundate indirect pe piloti forati de 0.80m diametru.

Pentru structura existenta au fost prevazute urmatoarele lucrari: executia unei suprabetonari a dalei din beton armat existenta (cu asigurarea conlucrării cu structura existenta), largirea respectiv suprainaltarea zidurilor de garda ale culeelor pentru acoperirea rosturilor de dilatație, executia unei noi cai pe pod: hidroizolatie, inclusiv protectia acesteia, imbracaminte de tip asfaltic, trotuare, parapete. De asemenea au fost prevazute lucrari de reparatii cu betoane speciale la elevatiile din beton armat ale culeelor respectiv la intradosul și la fetele laterale ale tablierului datat.

Asigurarea scurgerii apelor de pe pod se va face prin casurile amplasate la capetele podului. In vederea eliberării sectiunii de scurgere a canalului s-au prevazut a se realiza defrișarea și curatarea canalului de vegetatia crescuta din abundenta și de gunoaiele aruncate in aceasta zona.

Ca ordine de executie a lucrarilor se propune ca in prima etapa sa se execute dublarea podului existent pentru ca ulterior, dupa ce s-au finalizat lucrarile la podul corespunzator caii 2 a centurii sa se demareze lucrarile la suprastructura podului datat existent, circulatia pe centura rutiera urmand a fi deviata pe calea 2 a centurii proiectate.

➤ *Amenajarea intersectiei cu CF 902 Bucuresti-Giurgiu la km 38+030 (langa penitenciarul Jilava)*

Pasajul existent situat pe centura la km 38+043 traverseaza doua linii de cale ferata neelectrificate și anume linia CF București - Giurgiu și o linie CF de evitare. Pasajul este in aliniament, supratraverseaza oblic la 70° liniile CF, are lungimea totala de cca. 43.50m și o singura deschidere de 33.00m lungime.

In sectiune transversala, suprastructura pasajului existent este alcatuita din patru grinzi din beton armat H=1.80m și L=33m, prefabricate post tensionate. Platforma caii pe pasaj are latimea de 10.20m, fiind alcatuita dintr-o parte carosabila de 7.80m latime



și doua trotuare de 0.80m fiecare. La marginea partii carosabile exista borduri inalte, iar trotuarele sunt prevazute cu parapete pietonale. Cele doua culei sunt de tip masiv.

Racordarea cu terasamentul a 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 prevazut un pasaj nou pe partea dreapta in sensul kilometrajului și reabilitarea celui existent pentru a corespunde noii latimi a centurii proiectate.

In plan traseul centurii proiectate in zona supratraversarii liniilor CF București - Giurgiu este amplasat in curba (racordare arc de cerc - clotioda) iar in profilul longitudinal se propune ca cele doua pante de 3.74% respectiv 3.27% ale rampelor pasajului sa fie racordate cu o curba verticala convexa cu raza de 3000m.

Pasajul nou proiectat, cu care se realizeaza dublarea celui existent va avea lungimea totala de 49.85m și un trotuar de 1.00m latime utila pe partea opusa axului centurii proiectate. Trotuarul este prevazut cu parapet pietonal, iar la marginea partii carosabile va avea borduri inalte.

In sectiunea transversala suprastructura pasajului de dublare este alcatuit din cinci grinzi din beton armat, cu inaltimea de 1.80m și lungimea $L=36.50m$, prefabricate, post tensionate, conlucrarea dintre aceste grinzi urmand a se face prin placa din beton armat dintre grinzi și respectiv prin antretoaze din beton armat precomprimat (o antretoaza centrala și cate o antretoaza la rezemarea tablierului pe culei). Culeile vor fi de tip masiv, fundate indirect, pe piloti forati de 1.20m diametru.

Pentru structura existenta au fost prevazute urmatoarele lucrari: inlocuirea aparatelor de reazem existente, inlocuirea dispozitivelor pentru acoperirea rosturilor de dilatatie, executia unei noi hidroizolatii, inclusiv protectia acesteia, imbracaminte de tip asfaltic, precum și realizarea unui trotuar pe partea dreapta cu latimea utila de 1.00m prevazut cu parapet pietonal și borduri inalte la marginea partii carosabile.

Pasajul existent va fi prevazut pe partea stanga tot cu parapet de siguranta de tip foarte greu. De asemenea la tablierul pasajului existent precum și la elevatiile culeilor și aripilor existente la racordarea cu terasamentul a pasajului dinspre penitenciarul Jilava s-au prevazut reparatii cu betoane speciale.

Distanta dintre lisele parapetelor directionale tip foarte greu ale celor doua pasaje (cel care trebuie reabilitat și cel nou) dispuse in zona axului centurii proiectate este de 20cm, distanta dintre axele partii carosabile de pe cele doua pasaje fiind de 9.30m.

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

Racordarea cu terasamentul a pasajului proiectat se va face cu ziduri de sprijin din beton armat dispuse in zona axului centurii proiectate, intre culeele pasajului de la fiecare capat al acestuia, cu aripa din beton armat și cu sfert de con pereat pe partea dreapta a centurii proiectate.

➤ *Intersectie la nivel intre centura rutiera si strada Garii km 39+137*

Aceasta intersectie a fost tratata cu insule de dirijare si separare a fluxurilor de circulatie incadrate intre borduri denivelate si cu pene de accelerare si decelerare (numai pentru virajele la dreapta).



➤ Intersecție Km 40+550 (drumul național DN5)

Centura rutieră a Capitalei supratraversează la km 40+547 drumul național nr.5. Pasajul este în aliniament, supratraversează oblic la 71° DN5, are lungimea totală de 24.70 m și o singură deschidere de 24.00 m lungime. Trebuie precizat faptul că DN5 în zona supratraversării, are o lățime a părții carosabile de 14 m corespunzătoare a patru benzi de circulație, două trotuare de serviciu de 0.90 m lățime fiecare precum și două trotuare de câte 3.00m lățime poziționate la cca. 2m deasupra cotei trotuarelor de serviciu. Între trotuarul de serviciu și trotuarul cu lățimea de 3m dispus la cota de nivel menționată 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 și reabilitarea celui existent pentru a corespunde noii lățimi a centurii proiectate.

În plan traseul centurii proiectate în zona supratraversării DN5 este amplasat în curbă 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 și respectarea gabaritului pe verticală de liberă trecere pe DN5, pe sub pasaj, de 5.00m pentru vehicule și respectiv de 2.75m pentru oameni atât la structura existentă cât și la cea cu care se realizează dublarea.

Pasajul nou proiectat, cu care se realizează dublarea celui existent va avea lungimea totală de 25.60m și o singură deschidere de 24.00m. Platforma căii pe pasajul proiectat va avea lățimea de 18.80m, fiind alcătuită dintr-o parte carosabilă de 16.40m lățime și un trotuar de 1.50m lățime utilă la exteriorul centurii. Trotuarul este prevăzut cu parapet pietonal, iar la marginea părții carosabile va avea parapet direcțional.

În secțiune transversală suprastructura pasajului de dublare este alcătuită din 14 grinzi din beton armat, cu înălțimea de 0.93m și lungimea $L=24m$, prefabricate, pretensionate, conlucrarea dintre aceste grinzi urmand a se face prin placă de suprabetonare. Culeele vor fi fundate indirect, pe piloți forati de 1.20m diametru.

Pentru structura existentă au fost prevăzute următoarele lucrări: ridicarea tablierului în vederea respectării gabaritului pe verticală, execuție cuzineta pe bancheta culeelor existente în vederea asigurării rezemării corespunzătoare a tablierului pe infrastructură, lățirea respectiv suprainaltarea zidurilor de gardă existente pentru a corespunde noii lățimi a platformei căii pe pasaj, înlocuirea placilor de racordare, înlocuirea aparatelor de reazem, înlocuirea dispozitivelor pentru acoperirea rosturilor de dilatație, execuția unei plăci de suprabetonare corespunzătoare lățimii proiectate, execuția hidroizolației, inclusiv protecția acesteia, îmbracaminte de tip asfaltic, precum și realizarea unui trotuar pe partea dreaptă cu lățimea utilă de 1.00m prevăzut cu parapet pietonal și parapet direcțional la marginea părții carosabile. Pasajul existent va fi prevăzut pe partea stângă tot cu parapet de siguranță de tip foarte greu.

De asemenea la tablierul pasajului existent s-au prevăzut reparații cu betoane speciale la structura de rezistență a acestuia (grinzi prefabricate, placă dintre grinzi precum și 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 stanga a axului centurii proiectate se va face prin aripi din beton armat.

Ca ordine de executie a lucrarilor se propune ca in prima etapa sa se execute dublarea pasajului existent pentru ca ulterior, dupa ce s-au finalizat lucrarile la pasajul corespunzator caii 2 a centurii sa se demareze lucrarile la suprastructura pasajului de pe centura existenta, circulatia pe centura rutiera urmand a fi deviata pe calea 2 a centurii proiectate.

➤ Intersectie Km 43+820 (CF)

Intersectie cu CF industriala Institutul de Fizica Atomica Magurele. Linia CF se ridica la nicelul proiectat la drum. Trecerea se realizeaza cu STRAIL.

➤ Intersectie Km 44+789 (drumul comunal DC 18)

S-a amenajat un nod rutier intre Centura Municipiului Bucuresti si drumul comunal DC 18, prin care se elimina virajul la stanga, ducand la fluidizarea traficului. In acest scop, fata de situatia existenta au fost amenajate:

- un sens giratoriu in forma ovoidala sub pasajul existent;
- o bretea pe partea stanga a DC18;
- benzi de accelerare si decelerare, insule de dirijare, marcaj si semnalizare rutiera.

➤ Intersectie Km 46+040 (Jandarmeria Romana)

Se amenajeaza la nivel cu benzi de stocare pentru viraj stanga, accelerare, decelerare, insule de dirijare, marcaj si semnalizare rutiera.

➤ Intersectie Km 46+300 (Cf Industrial Jandarmeria Romana)

Linia CF se ridica la nivel proiectat la drum. Trecerea se realizeaza cu STRAIL.

➤ Intersectie Km 48+270 (Cf Industrial Lamatec)

Linia CF se ridica la nivel proiectat la drum. Trecerea se realizeaza cu STRAIL.

➤ Intersectie Km 49+220 (drumul national DN6)

S-a amenajat nod rutier intre Centura Bucuresti si drumul national DN6, prin care se elimina virajul la stanga, ducand la fluidizarea traficului. In acest scop, fata de situatia existenta au fost amenajate:

- un sens giratoriu in forma ovoidala sub pasajul existent;
- o bretea pe partea stanga a drumul national DN6;
- benzi de accelerare si decelerare, insule de dirijare, marcaj si semnalizare rutiera.

➤ Intersectie Km 52+400 (drumul judetean DJ 601) este in curs de elaborare in cadrul proiectului "Penetrare Ghencea-Domnesti" la comanda Primariei Generale a Municipiului Bucuresti.

Lucrarile de largire ale centurii rutiere tin cont de acesta (decalarea cailor pentru a rezerva spatiu aferent benzii de virare la stanga).

➤ Intersectie Km 55+600 – centura rutiera cu bretelele nodului autostrazii Bucuresti – Pitesti



Prin deschiderea pasajului se asigura doua benzi pentru directia Domnesti – Chitila si banda de virare la stanga pentru ambele bretele ale pasajului A1.

Prin deschiderea adiacenta sunt amplasate doua benzi de circulatie de 3.00 m latime pentru sensul Chitila – Domnesti. Datorita spatului limitat dintre pile si culee banda marginala se foloseste atat pentru directia inainte cat si pentru virajul dreapta.

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

Pentru intersectie se vor elimina relatiile de stanga intrucat pentru sensurile Giurgiu - Bucuresti si Giurgiu – Pitesti se pot intoarce in ovoidul amenajat la km 56+180, urmand ca pentru relatiile Bucuresti – Chitila si Pitesti – Chitila sa se amenajeze un punct de intoarcere, in solutie giratorie, la aproximativ 700m spre DN 6 conform adresei CNADNR nr 70454 din 29.10.2012. Intersectia va fi semaforizata si iluminata.

➤ Intersectie Km 55+850 stanga, km 56+200 stanga si Km 57+650 dreapta

Datorita faptului ca toti riveranii centurii rutiere vor avea posibilitatea excutarii doar virajului de dreapta s-au asigurat puncte de intoarcere prin intersectiile de la km 56+200 si 57+600.

La km 55+850 s-a realizat accesul doar cu relatir de deapta spre Mobexpert. Intersectia de la km 57+600 va fi semaforizata.

➤ Intersectie Km 58+000 dreapta spre Chiajna si stanga spre Dragomiresti

Se prevad pene pentru virajul la dreapta si banda de virare la stanga. Aceasta intersectie este limitat amenajata deoarece tine cont de existenta pasajului peste calea ferata care are deja 4 benzi de circulatie (de fapt doua pasaje juxtapuse, din care unul vechi care are clasa de incarcare I) asupra caruia nu se poate interveni.

Se va elimina relatia de stanga intrucat acestea se vor realiza in punctele de intoarcere de la km 57+580 si ovoidul de la km 61+340

Pentru evitarea expropriilor prin demolarea unor cladiri in zona km 58+200 pe partea stanga si prin mutarea axului proiectat spre dreapta s-au prevazut elemente prefabricate tip C2 in Canalul Dragomiresti- Chitila.

➤ Intersectie Km 61+300 Rudeni

Amenajarea acestei intersectii a aparut datorita solicitarii primariei Chitila de asigurare a continuitatii drumului din Chitila spre Rudeni. Datorita spatiului limitat (pe dreapta apeductul V Arcuda iar pe partea stanga locuinte) se prevad doar benzi de virare la stanga pentru ambele drumuri si o pana pentru virajul dreapta dinspre Chitila.

Se vor elimina benzile de virare la stanga deoarece in zona este prevazut o intersectie de tip “ovoid”. Pentru protectia apeductului Arcuda V s-a prevazut un pasaj.

➤ Intersectie Km 63+400 Str. Cartierului (Chitila)

Aceasta intersectie a fost solicitata de primaria orasului Chitila in scopul asigurarii legaturii strazii Cartierului (unde sunt amplasate societati comerciale) cu centura rutiera. Pentru asigurarea legaturii strazii Cartierului cu centura s-a prevazut un sens giratoriu la nivel (sub pasajul proiectat al centurii), de unde se desprind 2 drumuri cu imbracaminte asfaltica (pe ambele parti ale centurii) care intesecteaza centura cu posibilitatea efectuarii doar virajului de dreapta la baza rampelor pasajului proiectat. In toare intersectiile semaforizate se vor amplasa camere de detectie video.

➤ Intersectii la acelasi nivel cu CF



Pentru intersecțiile la același nivel cu CF de la Km 13+525 și 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. Parcari

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, spațiu de deparare pe partea stângă a centurii rutiere;
- Km 58+500, pe partea stângă a centurii rutiere.

I.11. Echipare tehnico-edilitară

Din punct de vedere a echipării tehnico – edilitare, zona dispune actualmente de un echipament edilitar de capacitate relativ bună deservind zonele funcționale învecinate: rețea de gaze naturale de joasă, medie, înaltă presiune, rețea de alimentare cu apă, rețea de canalizare, rețele electrice – L.E.A. de 20 kv, 110 kv, rețea de telecomunicații, rețea de termoficare, rețea de petrol.

Rețelele identificate vor fi mutate/protejate astfel încât să nu fie afectate de lucrările de largire la centură.

I.12. Etape tehnologice de execuție a lucrărilor:

Etapa I

Realizarea lucrărilor de terasamente pe toată ampriza centurii inclusiv intersecțiile rutiere și a lucrărilor de artă (poduri, pasaje, podete) după cum urmează:

- defrișarea arborilor pe toată ampriza centurii;
- scoaterea rădăcinilor arborilor defrișați;
- curățarea amprizei de crengi, frunze, arbuști și vegetație crescută haotic, etc.;
- mutarea gardurilor și demolarea construcțiilor afectate de largirea centurii;
- decaparea stratului de pământ vegetal pe toată grosimea acestuia;
- mutarea sau protejarea tuturor rețelelor edilitare existente în ampriza centurii extinse;
- realizarea lucrărilor de săpătură sau umplutura până la cota patului de fundare;
- extinderea barajului Pantelimon;
- realizarea podetelor pentru scurgerea apelor în amplasament;
- amplasarea sistemului de canalizare;
- forarea coloanelor de susținere a infrastructurilor de poduri, spargerea la capete a acestora și armarea și turnarea betonului în radiere pilelor și culeilor;
- armarea și cofrarea și turnarea betonului în elevațiile pilelor și culeelor la poduri;



- realizarea suprastructurilor la poduri(grinzi) si armarea si turnarea placi de suprabetonare, aplicare hidroizolatie, turnarea betonului de panta si a straturilor asfaltice, montarea parapetilor;
- racordarea podurilor cu teresamentul centurii prin placi de racordare;
- reabilitarea podurilor care se mentin.

Etapa II

Realizarea structurii rutiere pe zonele de largire a centurii si a intersectiilor:

- asternerea stratului de forma din balast ;
- asternerea stratului de fundatie din balast;
- asternerea stratului superior de fundatie din piatra sparta;

Asternerea structurilor asfaltice pe intreaga platforma a centurii:

- amorsarea stratului suport cu emulsie cationica si turnarea stratului de anrobat bituminos;
- se curata si se amorseaza stratul de anrobat si se asterne stratul de beton asfaltic deschis;
- inainte de asternerea stratului de uzura, suprafata stratului de legatura se pregateste de asemenea prin curatare, amorsare si eventual remediere, functie de intervalul scurs intre executia celor doua straturi;

Etapa III

Executarea lucrarilor in vederea asigurarii scurgerii apelor care constau din:

- realizarea de santuri si rigole noi din pamant sau pereate cu beton;
- amplasarea constructiilor de epurare a apelor uzate;
- montarea rigolei de acostament la marginea platformei centurii;
- montarea casiurilor pe taluz;
- decolmatarea, adancirea sau reprofilarea santurilor si rigolelor existente;
- realizarea trotuarului;
- amenajarea drumurilor laterale.

Etapa IV

Montarea parapetului de siguranta. Pe zonele cu ramblee mai mari de 3.00 m au fost prevazute dispozitive de protectie a drumului (parapeti metalici). Pe zona existenta, unde exista parapete din beton tip New Jersey se frezeaza 5 cm si se astern 5 cm. Lungimea acestuia este de circa 4 800 m, iar in aceste conditii acestia s-au mentinut. Se prevad parapeti de protectie pe zona de paralelism cu apeductul Arcuda V intre Km 59+450 – Km 61+200 si Km 61+750 – Km 63+200 si, pentru siguranta participantilor la trafic, se prevad si la marginea partii carosabile.Pe banda mediana s-a prevazut separator de fluxuri.

Etapa V

Amenajarea parcarilor si iluminatul intersectiilor.

Etapa VI

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

Locatiile in care sunt prevazute Organizarile de Santier si Bazele de productie sunt urmatoarele:



Sector 1: km 23+600 – km 33+000

Locatia Organizarii de Santier va fi baza de productie situata pe Soseaua de Centura a Municipiului Bucuresti, nr.111, oras Popesti Leordeni, situata la km 32+690.

Organizarea de santier are autorizatie de mediu (Autorizatie de mediu nr.324 / 10.10.2007 revizuita la data. I 8.06.2010).

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

Locatia propusa pentru Organizarea de Santier este zona adiacenta a inersectiei cu iesirea din Bucuresti - Berceni unde se va construi si pasajul .

Organizarea de Santier va avea in componenta numai parcul de auto - utilaje si materiale necesare desfasurarii activitatii, containere pentru birouri.

Baza de productie existenta este pozitionata la km. 38, Jilava Progresu si este in locatie proprie.

Suprafata estimata a fi ocupata de Organizarea de Santier este de maxim 2000 mp.

Activitatea de laborator sa va desfasura in baza de productie de la km 38, unde exista si statiile de asfalt, betoane si emulsie.

Sector 3: km 43+000 – km 55+520

Locatia centrala: str. Soseaua Atomistilor nr. 68A, localitatea Magurele, jud. Ilfov — existenta, si doua puncte de lucru la fiecare treime din lungimea totala a Proiectului, pe amplasamentul viltoarelor lucrari.

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

Pe acest sector vor fi amenajate puncte de lucru in urmatoarele zone:

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

Vor fi utilizate statii de asfalt si betoane existente si autorizate.

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

Organizarea de Santier va fi amplasata in orasul Chitila. Terenul se afla pe teritoriul administrativ al Orasului Chitila ca pozitionare cu acces din Soseaua de Centura a Municipiului Bucuresti km 58 .Accesul se face pe langa benzinaria Petrom pe Drumul de exploatare DE 176. Distanța de la Soseaua de Centura pana la terenul organizarii de santier este de 100 metri.

Pe intreaga suprafata 20.000. mp se vor amplasa padocuri sorturi de materiale, platforma betonata auto si parc auto, birouri. Vor fi utilizate statii de asfalt si betoane existente si autorizate.

II. Motivele și considerentele care au stat la baza emiterii acordului, printre altele și în legătură cu calitatea și concluziile/recomandările raportului privind impactul asupra mediului și ale participării publicului.



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

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

Decizia de emitere a acordului de mediu a fost luată în urma analizei documentației depuse, a verificării amplasamentului, în urma consultărilor din cadrul Comisiei de Analiză Tehnică, pe baza recomandărilor și 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 protecția apei, atmosferei, solului și subsolului, gestiunea deșeurilor;
- măsuri adecvate de supraveghere a emisiilor;
- măsuri speciale cu scopul de a preveni și/sau reduce poluarea.

Realizarea proiectului conduce la următoarele efecte pozitive:

- creșterea siguranței circulației;
- reducerea semnificativa a emisiilor de poluanți în aer, apă și sol în Municipiul Bucuresti;
- reducerea nivelului vibrațiilor prin înlocuirea structurii rutiere existente;
- creșterea de noi locuri de munca.

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

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

III. 1. Măsuri pentru prevenirea și reducerea poluării apelor

a) În perioada de construcție

- Se va păstra zona de protecție sanitară cu regim sever a aducțiunilor de apă potabilă;
- Față de rețelele publice de apă-canal, conform H.G.R. 930/2005 și SR 8591/1997 se va păstra o distanță reprezentând zona de protecție sanitară și de exploatare de minimum 3 m față de rețeaua publică de apă, respectiv de minimum 2 m față de rețeaua publică de canalizare;
- Se vor respecta condițiile din Avizele de gospodărire a apelor nr.125N- IF/ 29.08.2011 și nr. 126N – IF/ 29.08.2011 emise de Apele Romane, Sistemul de Gospodărire a Apelor Ilfov Bucuresti,
- Se vor respecta condițiile Aviz nr. 91201258/11.05.2012 emis de Apa Nova Bucuresti
- Organizarea de santier și Baza de producție nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apă;



- Apele tehnologice rezultate in urma proceselor necesita o preepurare locala, in instalatii de tip decantor si separator de hidrocarburi;
- Statiile de betoane si asfalt vor trebui sa fie reglementate din punct de vedere al mediului si gospodarii apelor;
- Rezervoarele de carburanti si rezervoarele de bitum vor fi etanse, prevazute cu cuve de retentie a pierderilor;
- Nu se vor amenaja depozite de materiale, materii prime, deseuri in apropierea cursurilor de apa;
- Nu se va permite deversarea de materii prime, materiale, deseuri in cursurile de apa;
- Autovehiculele, echipamentele, utilajele vor stationa cat mai putin posibil in apropierea cursurilor de apa;
- Executia podurilor si a lucrarilor hidrotehnice nu va fi facuta in perioadele cu ape mari;
- Rețelele nou proiectate se vor amplasa numai în domeniul public;
- Apele uzate tehnologice rezultate din procesul de preparare a materialelor de construcții precum și apele rezultate de la spălarea mijloacelor și utilajelor de construcții se vor colecta și epura în decantoare și separatoare de produse petroliere;
- După finalizarea lucrarilor se vor indeparta constructiile provizorii din apropierea cursurilor de apa.

b) În perioada de exploatare:

- Pe sectorul cuprins între **DN 2 si A2** (exceptand zona cuprinsa între km 16+826-km 23+798) pe toata lungimea acestuia, colectarea apelor pluviale se face in santuri si rigole carosabile cu deversare in podete, canale existente si in lacul Pantelimon dupa o prealabila epurare;
 - In zona cuprinsa între km 16+826-km 23+798, pentru colectarea apelor pluviale de pe platforma drumului s-a mentinut santul existent de pe partea dreapta iar pe partea stanga s-au prevazut santuri sau rigole pereate;
 - In zona curbelor la care partea carosabila a fost convertita sau suprainaltata, au fost prevazute fante in baza parapetului median tip New Jersey pentru a permite evacuarea apelor pluviale adunate la baza acestuia, catre santul lateral existent sau proiectat in lungul centurii rutiere. Intre Km 20+574 – Km 21+402, datorita faptului ca centura rutiera va fi in debleu se prevede rigola pereata cu dren longitudinal.
- Pe sectorul cuprins între **km 23+600 – km 55+250** este prevazuta retea de canalizare care colecteaza apele pluviale si le descarca intr-o statie de preepurare prevazuta cu separator de namoluri si produse petroliere si apoi descarcate in emisar, astfel:
 - Km 23+600 – Km 33+000 - Reteaua de canalizare pluviala proiectata va fi pozata la marginea soselei de centura, iar punctele de deversare vor fi raul Dambovita la km 25+400 si raul Calnau la km 29+415.
 - Km 33+000 – Km 43+000 - Punctul de descarcare a apelor pluviale de pe acest sector este: Raul Mamina – Cocioac la Km 37+700;



- Km 43+000 – Km 55+520- Punctele de descarcare a apelor pluviale de pe acest sector in raul Ciorogarla sunt ;

- a) km 44+792 prevazut cu o statie de preepurare cu o capacitate de 150l/s;
- b) km 49+228 prevazut cu o statie de preepurare de 100l/s.

• Pe sectorul cuprins intre **A1-DN7** apele pluviale de pe platforma drumului se vor descarca la gurile de scurgere racordate la reseaua de canalizare proiectata pe toata lungimea traseului. Exceptia tronsonului de drum de la km 58+140 la km 59+100 stanga si dreapta, de la km 59+100 la km 61+260 dreapta si de la km 61+640 la km 63+360 dreapta.

In aceste zone, pe partea dreapta (de la km 58+140 la km 59+100, de la km 59+100 la km 61+260 si de la km 61+640 la km 63+360), apele pluviale se vor colecta la marginea partii carosabile si se vor descaraca prin casii in canalul deschis Arges – Colentina. Pe partea stanga (de la km 58+140 la km 59+100) apele pluviale se vor descaraca prin casii la piciorul taluzului intr-un sant de beton; inainte de a descarca in raul Dambovita acestea vor trece prin bazine de sedimentare pentru decantare si separatoare de grasimi. Aceste casii pe taluz se dispun din 30 in 30m.

• Pentru colectarea apelor pe sectorul de drum km 55+465–57+065 se va prevedea o rigola dreptunghiulara de beton pe partea dreapta a drumului, in spatele parapetului metalic foarte greu. Evacuarea apelor pluviale din rigola 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 casii la santul trapezoidal de beton (stanga) si la canalul existent (dreapta). Aceste casii pe taluz se dispun din 30/30m.

- Se interzice descărcarea de deșeuri de orice tip sau alte substanțe în canalizarea;
- Namolurile si substantele petroliere decantate in instalatiile de preepurare vor fi colectate periodic si eliminate prin firme autorizate.

III.2. Măsurii pentru prevenirea și reducerea poluării aerului

a) În perioada de construcție

- Se vor adopta tehnologii mai puțin poluante în cadrul bazei de producție;
- Se vor uda periodic depozitele de agregate;
- In cadrul statiei de betoane se vor folosi filtre textile la silozurile de stocare a cimentului si se va verifica etanseitatea instalatiei pneumatice de descarcare/incarcare a cimentului;
- Pentru limitarea disconfortului, se vor alege trasee optime pentru vehiculele care deservesc șantierul, iar transportul materialelor de construcție 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 suprafețelor;
- În cazul transportului de pământ se vor prevedea pe cât posibil trasee situate chiar pe corpul umpluturii astfel încât să se obțină o compactare suplimentară;



- Verificarea periodică a utilajelor și mijloacelor de transport, în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament; punerea în funcțiune a acestora se va face numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
 - Se recomandă folosirea numai a utilajelor și mijloacelor de transport performante;
 - Drumurile de șantier vor fi în permanență întreținute prin nivelare și stropire cu apă pentru a se reduce praful;
 - Se interzice folosirea "în gol" a utilajelor, în scopul micșorării consumului de combustibil și a reducerii emisiilor de poluanți;
 - Depozitarea materialelor fine se va face în depozite închise sau zone îngrădite și acoperite pentru a se evita dispersia acestora datorită vântului;
 - În cazul unei poluări accidentale în vederea limitării și înlăturării pagubelor, se vor lua măsuri imediate prin utilizarea de materiale absorbante, strângerea în saci, transportul și depozitarea temporară în organizarea de șantier, după care se vor preda unităților specializate pentru eliminare.
- b) În perioada de exploatare:
- Se vor respecta condițiile de calitate a aerului în zonele protejate prevăzute în STAS 12574/87;
 - Se vor respecta prevederile legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator;

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

- a) În perioada de construcție:
- Depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse; pământul în exces nu va fi păstrat pe amplasament ci va fi transportat în locuri special amenajate;
 - Pentru suprafețele de teren contaminate accidental în timpul execuției se va adopta soluția prin excavarea volumului de pământ și depunerea în gropile de împrumut într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare naturală;
 - Gropile de împrumut se vor amplasa astfel încât impactul asupra mediului să fie minim, iar distanța parcursă până la șantier să fie cât mai mică.
 - Delimitarea corectă a amprizelor pentru evitarea ocupării inutile de terenuri;
 - Platformele Organizării de Șantier și ale Bazei de Producție vor fi betonate;
 - Stocarea carburanților, uleiurilor și a bitumului care intră în procesul de fabricare a amestecului asfaltic se face în rezervoare etanșe, prevăzute cu cuve de retenție;
 - Materialele de construcție sunt depozitate numai în locuri special amenajate și nu direct pe sol;
 - Pe șantier nu se vor realiza reparații ale utilajelor și autovehiculelor, pentru a preveni poluarea solului cu produse petroliere;



- Se interzice poluarea solului cu carburanți, uleiuri rezultate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibil a utilajelor și mijloacelor de transport sau datorită funcționării necorespunzătoare a acestora;
- Este obligatorie refacerea solului (reconstrucție ecologică) în zonele unde acesta a fost afectat temporar prin lucrările de excavare, depozitare de materiale, staționare de utilaje în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial;
- La finalizarea lucrărilor de execuție toate terenurile afectate temporar vor fi redade folosințelor inițiale.

b) În perioada de exploatare:

- După terminarea lucrărilor se va realiza refacerea spațiilor verzi și a amenajărilor peisagistice.
- Pentru asigurarea stabilității solului, se vor realiza lucrări de consolidare a terenului : structuri de sprijin din beton armat, zid de sprijin din pamant armat, fundatie parapet, imbunatatirea terenului de fundare, protectie taluze inalte;
- Se va verifica periodic functionarea instalatiilor prevazute pentru colectarea si epurarea apelor meteorice;
- Colectarea si eliminarea periodica a namolurilor provenite din bazinele de sedimentare si separatoarele de hidrocarburi;

III.4. Măsurile pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

a) În perioada de construcție

- Organizarea de Santier si Baza de Productie se vor amplasa la distante de minim 1000 m fata de zonele de locuinte;
- Reducerea nivelului de zgomot la sursa prin utilizarea unor utilaje si echipamente de constructie performante, de generatie recenta;
- Programul de lucru in zonele aflate in apropierea locuintelor se va adopta astfel incat sa afecteze cat mai putin populatia rezidentiala;
- Traseele mijloacelor de transport vor evita, in masura posibilitatilor, intravilanul localitatilor.

b) În perioada de exploatare:

- Pentru reducerea nivelului de zgomot pana la valoarea de 50 dB(A) in zonele unde se afla locuinte s-au proiectat panouri de protectie impotriva zgomotului astfel:

Pozitie kilometrica	Partea	Distanta drum-locuinte (m)	Inaltimea Panourilor (m)	Lungimea panourilor (m)
Km 12+360 – Km 12+480	Stanga	50	3	120



Pozitie kilometrica	Partea	Distanța drum-locuinte (m)	Inalțimea Panourilor (m)	Lungimea panourilor (m)
Km 12+520 – Km 12+760	Stanga	5 – 20	3	240
Km 12+800 – Km 12+830	Stanga	10 – 25	3	30
Km 12+860 – Km 12+890	Stanga	20	3	30
Km 13+070 – Km 13+110	Stanga	30	3	40
Km 25+920 – Km 26+290 (Glina)	Stanga	< 5	3	340
Km 26+820 – Km 26+850 (Glina)	Stanga	<5	3	30
Km 27+240 – Km 27+320 (Glina)	Stanga	<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
Km 30+170 – Km 30+180 (intersecție cu DN 4)	Stanga	20	3	10
Km 30+200 – Km 30+250 (intersecție cu DN 4)	Stanga	20	3	50
Km 33+770 – Km 34+840 (comuna Berceni)	Stanga	20	3	70
Km 38+160 – Km 38+730 (Penitenciar Jilava)	Stanga	30 – 150	3	570
Km 39+230 – Km 39+500 (Jilava)	Dreapta	60	3	270



Pozitie kilometrica	Partea	Distanta drum-locuinte (m)	Inaltimea Panourilor (m)	Lungimea panourilor (m)
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)	Stanga	40 – 60	3	180
Km 44+660 – Km 44+780 (intersectie cu DN 18)	Stanga	5 – 20	3	120
Km 46+460 – Km 46+550 (intersectie cu DC 18)	Dreapta	20	3	90
Km 58+230 – Km 58+280	Stanga	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	Stanga	5	3	10
Km 63+750 – Km 64+160	Stanga	20	3	410

III.5. Măsuri pentru protecția protecția mediului social și economic

a) În perioada de construcție

- Realizarea lucrărilor pe baza unui grafic de lucrări care să afecteze cel mai puțin riveranii din zonă;
- Optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport, astfel încât să fie evitate blocajele și accidentele de circulație;
- Evitarea rutelor de transport prin localități și 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;



- Menținerea curățeniei pe traseele și drumurile de acces folosite de mijloacele tehnologice și de transport;
 - Refacerea ecologică a zonelor afectate de proiect;
 - Asigurarea accesului echipelor de intervenție și a autorităților specializate pentru prevenirea/remedierea unor defecțiuni ale rețelelor 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 și vor fi marcate cu panouri mobile pe care se vor înscrie elementele lucrării, cu numele și telefonul persoanei de contact responsabile;
 - Organizările de șantier vor fi dotate cu echipamente PSI necesare intervenției operative în caz de incendiu.
- b) În perioada de exploatare:
- Cele 2 sensuri de circulație vor fi complet separate printr-un separator median care va asigura îmbunătățirea siguranței circulației în zonă;
 - Sunt prevăzuți parapeti de protecție;

III. 6. Măsuri privind defrisarea, protecția biodiversității/ arii protejate

a) În perioada de construcție

- Defrisările se vor face numai după obținerea aprobărilor necesare de la Direcțiile silvice ce administrează pădurea; Organizarea de șantier, Bazele de producție și gropile de imprumut nu se vor amplasa în apropierea ariei protejate ROSCI0308 și ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica;
- Se vor adopta soluții tehnice privind delimitarea corectă a amprizelor pentru a fi reduse suprafețele scoase din fondul forestier și pentru a se reduce la minim despadurirea;
- Se vor respecta traseele de scos – apropiat stabilite;
- Defrisările se vor limita la suprafețele strict necesare lucrărilor;
- Direcțiile de doborare a arborilor se vor alege astfel încât să nu fie afectați arborii din vecinătate;
- Arborii care urmează să fie tăiați se vor marca în prealabil de către reprezentanții autorității silvice;
- Utilajele folosite pentru defrisare și autovehiculele pentru transport vor staționa pe platforma drumului existent și 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 suprafețele defrisate;
- În zona pădurilor, lucrările se vor executa într-o perioadă de timp cât mai scurtă pentru a nu afecta fauna;
- Organizarea de șantier, Bazele de producție și gropile de imprumut nu se vor amplasa în apropierea ariei protejate ROSCI0308 și ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica;



- b) În perioada de exploatare:
- Semnalizare rutiera corespunzătoare prin care să se indice că există pericolul traversării drumului de către animale;
 - Intreținerea rigolelor de către administratorul drumului pentru protecția ecosistemelor;
 - Utilizarea, pe perioada iernii, de materiale antiderapante cu un conținut redus de săruri pentru protecția vegetației.

III.7. Măsuri privind gospodărirea deșeurilor

- a) În perioada de construcție
- Deșeurile se vor depozita numai în spații special amenajate; se interzice depozitarea deșeurilor de orice fel în mod neorganizat pe sol;
 - Deșeurile menajere rezultate atât pe perioada de construcție cât și pe perioada de exploatare, se vor colecta în pubele acoperite, amplasate în locuri special amenajate și vor fi evacuate prin unități prestatoare de servicii de salubritate;
 - Deșeurile industriale reciclabile (hârtie, carton, deșeuri metalice) se vor colecta separat, pe tipuri, în spații special amenajate și vor fi predate unităților autorizate în vederea valorificării;
 - Deșeurile inerte provenite din construcții (resturi de beton sau mortar) pot fi colectate și eliminate prin valorificare locală în pavimentul drumurilor, depunerea în gropile de împrumut ajunse la cota finală de exploatare sau predate unităților specializate;
 - Anvelopele uzate vor fi depozitate separat și vor fi predate unităților de colectare specializate, conform prevederilor HG nr.170/2004. Este interzisă incinerarea lor;
 - Acumulatorii uzați vor fi stocați în spații special amenajate și vor fi predați unităților autorizate în vederea valorificării. Este interzisă deversarea electrolitului din acumulatori;
 - Se vor întreține în bună stare de funcționare instalațiile de preepurare a apelor uzate, se va colecta periodic nămolul rezultat și se va preda unităților autorizate în vederea valorificării.
- b) În perioada de exploatare:
- Se vor respecta prevederile Normelor de salubritate urbană aprobate prin HCGMB 120/2010;
 - Se vor respecta prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor.

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

Nu se prevăd lucrări de închidere și monitoring postînchidere întrucât construcția are funcțiune permanentă.

IV. Prezentul acord de mediu se emite cu respectarea următoarelor condiții:



- Respectarea legislației privind protecția mediului în vigoare și a tuturor condițiilor impuse prin avizele obținute emise de alte autorități;
- Executarea lucrărilor se va face cu respectarea documentației tehnice depuse, precum și a normativelor și prescripțiilor tehnice specifice construirii proiectului;
- În cazul apariției oricărei modificări a traseului față de situația prezentată în planurile depuse pentru obținerea prezentului acord de mediu, titularul proiectului are obligația să solicite revizuirea acordului de mediu;
- Neafectarea factorilor de mediu pe perioada executării investiției și în timpul exploatării;
- Drumurile de șantier vor fi permanent întreținute prin nivelare și stropire cu apă pentru a reduce praful;
- Devierile, subtraversările, protejările de cabluri, conducte, căi de comunicație se vor realiza numai în condițiile prevăzute de deținătorii sau administratorii acestor rețele. Toate lucrările de eliberare de amplasament (cele mai multe dintre ele fiind lucrări de utilități publice se vor realiza în condițiile menținerii în funcțiune, a consumatorilor ce folosesc aceste utilități (apa, canal, gaze telefoane etc.);
- Pentru prevenirea riscurilor producerii unor poluări în urma unor accidente se vor întocmi programe de intervenție care să prevadă măsurile necesare, echipele, dotările și echipamentele de intervenție în caz de accident;
- Alimentarea cu carburanți 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 reținere a emisiilor de poluanți în atmosferă; utilajele folosite vor respecta prevederile H.G. 1209/2004 privind stabilirea procedurilor de aprobare de tip a motoarelor cu ardere internă destinate mașinilor mobile nerutiere și măsurile de limitare a emisiei de gaze și 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 vor lua măsuri pentru a preveni deversarea de carburanți sau produse petroliere în ape sau sol;
- Pentru realizarea în cele mai bune condiții a lucrărilor propuse, titularul investiției este obligat să respecte prevederile din proiectele tehnice conform Legii nr.10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare.
- Deșeurile generate pe amplasament vor fi gestionate astfel încât să fie protejat mediul înconjurător și sănătatea oamenilor de efectele nedorite pe care le cauzează colectarea, transportul și depozitarea acestora;
- Gestionarea deșeurilor se va face cu respectarea tuturor normelor legale în vigoare;
- Se vor respecta prevederile proiectului și a Raportului privind evaluarea impactului asupra mediului;
- La terminarea construcției se vor evacua toate construcțiile provizorii și facilitățile antreprenorului în șantier;
- Se vor efectua lucrări de refacere și ecologizare a spațiilor ocupate temporar;



- *Titularul va notifica la APM București finalizarea lucrărilor de execuție în scopul efectuării controlului de specialitate pentru verificarea respectării tuturor condițiilor impuse, care va însoți procesul-verbal de recepție a lucrărilor aferente investiției realizate conform art.49, alin.3 din Ord. nr.135/2010;*

- *Titularul proiectului are obligația de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecția 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 execuției și funcționării obiectivului se vor respecta prevederile din legislația de mediu în vigoare:**

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

Normele de salubritate și igienizare ale Municipiului București aprobate de HCGMB nr.120/2010;

H.G. nr. 856/16.08.2002, completata cu H.G. 210/2007 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase;

Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor;

H.G.nr. 621/2005, modificata si completata cu HG 1872/2006 privind gestionarea ambalajelor si deseurilor din ambalaje;

Legii nr.263/2005 care modifica Legea 360/2003 privind regimul substantelor si preparatelor chimice periculoase.

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

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

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

H.G. nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;

Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator.

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

OM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferei și Normele metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare;

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

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

H.G. nr. 352/2005 pentru modificarea și completarea H.G.R. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile 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 și completările ulterioare;

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

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

Documentația care a stat la baza emiterii acordului de mediu conține:

- Cerere pentru eliberearea acordului de mediu înregistrată la APM București cu nr. 1214 din 07.12.2012;
- Notificare pentru eliberearea acordului de mediu;
- Decizia etapei de evaluare initiala 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;
- Indrumar nr. 1214/11.12.2012 privind anuntul public de depunere a solicitării de emiterie a acordului de mediu;
- Proces verbal de verificare a amplasamentului nr. 1214 din 11.12.2012;
- Lista de control privind etapa de incadrare a proiectului din 11.12.2012;
- Anunț public privind depunerea solicitării acordului de mediu la APM București, aparut in ziarul Romania Libera din data de 12.12.2012;
- Proces – verbal al sedintei C.A.T. privind etapa de încadrare a proiectului din data de 13.12.2012;
- Indrumar nr. 1214/13.12.2012 privind decizia etapei de incadrare si anuntul public privind decizia etapei de incadrare;
- Decizia etapei de incadrare nr. 174 din 19.12.2012;
- Anunț public privind decizia etapei de incadrare aparut in ziarul Romania Libera din data de 19.12.2012;
- Lista de control pentru definirea domeniului evaluarii din 19.12.2012;
- Proces – verbal al sedintei C.A.T. privind etapa de definire a domeniului evalarii si de realizare a paportului privind impactul asupra mediului din data de 20.12.2012;
- Indrumar nr. 1214/20.12.2012 emis de A.P.M. Bucuresti transmis titularului privind problemele de mediu care trebuie analizate in 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;
- Anunț public pentru depunerea Raportului privind impactul asupra mediului si organizarea dezbaterii publice aparut in ziarul Romania Libera din data de 28.12.2012;
- Proces – verbal al sedintei de dezbatere publica din data de 17.01.2013;
- Lista de control pentru etapa de analiza din 22.01.2013;
- Proces – verbal al sedintei CAT privind etapa de analiza a calitatii raportului privind impactul asupra medului din data de 24.01.2013;
- Decizia finala nr. 1 din 25.01.2013 pentru emiteria acordului de mediu;



- Indrumar nr. 1214/28.01.2013 transmis titularului privind luarea deciziei finale de emitere a acordului de mediu si continutul anuntului public;
- Anunț public privind emiterea acordului de mediu aparut in ziarul Romania Libera din data de 01.02.2013;
- Dovada achitarii tarifului (Chitanta fiscala MAN00026063/10.12.2012, Chitanta fiscala MAN00003413/11.12.2012, Ordin de plata nr.2324/18.12.2012, Ordin de plata nr. 126/29.01.2013)
- Proiectul acordului de mediu.
- Avize, acte emise de alte autorități:

1. “MODERNIZAREA CENTURII RUTIERE A MUNICIPIULUI BUCURESTI INTRE A1 – DN7 SI DN 2 – A2”

Municipiul Bucuresti

1. Certificat de Urbanism nr. 604R/1114826/6.11.2012, emis de Primaria Municipiului Bucuresti
2. Hotararea C.G.M.B. NR.192/31.10.2012 privind aprobarea P.U.Z. “Modernizarea centurii rutiere Municipiului Bucuresti intre A1- DN7 si DN2-A2 si largire la 4 benzi a centurii Bucuresti Sud intre A1 si A2 (km 23+600 – km 55+520)”
3. Aviz nr. 620/167/9D/29.11.06, emis de Primaria Sectorului 1 al Mun. Bucuresti
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 Bucuresti
Aviz nr. 12446/11.03.2011 emis de Apa Nova Bucuresti
Aviz nr. 91201258/11.05.2012 emis de Apa Nova Bucuresti
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 București
Aviz nr. 62982/4.01.2010, emis de Distrigaz Sud Bucuresti
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 Bucuresti
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 Nectcity Telecom
14. Aviz de gospodarie a apelor nr. 126N – IF/ 29.08.2011 emis de Apele Romane, Sistemul de Gospodarie a Apelor Ilfov Bucuresti
15. Aviz nr. 5686/23.11.06, emis de Administratia Strazilor
16. Acord nr. 8920/SCATU/13.11.06, emis de Comisia Tehnica de Circulatie
17. Aviz nr. 8864/20.11.06, emis de Administratia Cimitirelor
18. Acord nr. L.3./4.021/07, emis de CNCF “CFR” SA – Sucursala Regionala CFR Bucuresti



19. Aviz nr. 1C/269/2010, emis de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" SA
20. Aviz nr. 5/7/185/3.05.2012 emis de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii, Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" SA
21. Aviz de mediu nr. 18/14.07.2010 – PUZ Modernizarea centurii Bucuresti intre A1 – DN7 si DN2 – A2 si largire la 4 benzi Centura Bucuresti Sud”
22. Aviz nr. 457.929/18.01.07, emis de Ministerul Internelor si Reformei Administrative
23. Aviz nr. 79.321/05.01.2007, emis de Serviciul Roman de Informatii
24. Aviz nr. D/2670/13.06.08, emis de Ministerul Apararii Nationale
Adresa nr. 14254/16.10.2009, emisa de Ministerul Apararii Nationale - prin scrisoarea A – 12558/15.09.2009 s-a comunicat catre CNADNR necesitatea ca Ministrul Transporturilor sa solicite Ministrului Apararii Nationale regelementarea situatiei juridice a terenurilor respective
25. Punct de vedere nr. 793/12.04.07, emis de Directia pentru Cultura, Culte si Patrimonial Cultural National a Municipiului Bucuresti
26. Aviz nr. 47/27.02.08, emis de Ministerul Culturii si 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 Directia Protectia Mediului si Educatiei Eco-Civice, Administratia Lacuri, Parcuri si Agreement Bucuresti
30. Aviz nr. 5675/2.12.08, emis de Agentia Nationala de Imbunatatiri Funciare

JUDEȚUL Ilfov

1. Certificat de Urbanism nr. 65/109/23.07.2012, emis de Consiliul Judetean Ilfov
2. Aviz favorabil nr. 9190/5/19IF/02.11.2010 privind aprobare P.UZ. emis de Consiliul Judetean Ilfov
3. Aviz primar nr. 16025/11.04.12 , emis de Primaria orasului 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 Dragomiresti 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 Afumati
10. Aviz primar nr. 3381/07.05.12, emis de Primaria comunei Chiajna
11. Aviz primar nr. 3098/14.04.10, emis de Primaria comunei Chiajna
12. Aviz primar nr. A/2880/16.09.12 , emis de Primaria comunei Dobroesti
13. Aviz nr. 10180/29.10.09, emis de Primaria comunei Afumați (rețele apa – canal)
14. Aviz nr. 288/24.01.07, emis de Primaria comunei Chitila (rețele apa – canal)
15. Aviz nr. A/138/23.01.07 , emis de Primaria comunei Dobroești (rețele apa – 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 Primaria comunei Dragomiresti Vale (retele apa – canal)
 18. Aviz nr. 1311/23.01.07 , emis de Primaria comunei Glina (retele apa – canal)
 19. Aviz nr. 12153/4.11.09 , emis de Primaria comunei Cernica (retele apa – canal)
 20. Aviz nr. 16311/12.11.09, emis de Primaria orasului Pantelimon (retele apa – canal)
 21. Aviz nr. 2661/21.11.2011 emis de Apa – Canal SA (retele canalizare)
Aviz nr. 2660/21.11.2011 emis de Apa – Canal Ilfov SA (retele apa)
 22. Aviz de amplasament nr. IVEXX00257/12.12.08, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distributie
Aviz de amplasament nr. 2567371/11.02.2010, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distributie
Aviz de amplasament nr. 4999163/23.08.3010, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distributie
Aviz de amplasament nr. 30412049/24.09.2012, emis de Electrica Muntenia Sud (Ilfov) Enel Distributie
 23. Adresa/ negatie nr. 7738/22.08.2012 emisa 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 Agentia Nationala de Imbunatatiri Funciare
 26. Aviz de gospodărire a apelor nr. 40-IF/ 06.02.09, emis de Administratia Nationala “Apele Romane”, Directia Apelor Arges – Vedea, Sistemul de Gospodarire a Apelor Ilfov – Bucuresti
 27. Aviz de gospodarire a apelor nr. 126N – IF/ 29.08.2011 emis de Administratia Nationala “Apele Romane”, Directia Apelor Arges – Vedea, Sistemul de Gospodarire a Apelor Ilfov – Bucuresti
 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 Medias
 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 Productei 5, Grup Zacaminte Ileana Cartojani Bolintin
 35. Aviz nr. 24577/23.11.2012 emis de Sucursala Electrocentrale Bucuresti
 36. Aviz nr. 746/20.06.08, emis de SC Petrotrans SA Ploiesti
 37. Aviz nr. 669/08.12.09, emis de SC Petrotrans SA Ploiesti
 38. Acord nr. 2247/30.03.2012, emis de Serviciul Patrimoniu si Administrare Drumuri Judetene
 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 Retele (Distrigaz a preluat concesiunea de distributie a gazelor naturale din Chiajna)
Aviz nr. 15798/12.06.2012 emis de Distrigaz Sud Retele – 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 Informatii
44. Aviz nr. 735.622/05.05.08, emis de Ministerul Internelor si Reformei Administrative
45. Aviz nr. D/2670/13.06.08, emis de Ministerul Apararii Nationale
Adresa nr. 14254/16.10.2009, emisa de Ministerul Apararii Nationale - prin scrisoarea A – 12558/15.09.2009 s-a comunicat catre CNADNR necesitatea ca Ministrul Transporturilor sa solicite Ministrului Apararii Nationale regelementarea situatiei juridice a terenurilor respective
46. Aviz nr. 2.100.653/15.04.08 , emis de Inspectoratul Judetean de Politie Ilfov
Aviz nr. 3100229/8.02.2010, emis de Inspectoratul Judetean de Politie Ilfov
Aviz de amplasament nr. 323/24.11.2009, emis de catre 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 si Infrastructurii
48. Aviz CTE nr. 178/183/7.01.2010, emis de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii
49. Aviz nr. 92/2321/2010 / 330.037/09.03.2010 emis de CNADNR si MAI
50. Adresa nr. 41040/15.07.2011 emisa de CNADNR
51. Avize OCPI nr. 22812/24.03.2010 si nr. 2823/24.03.2010, emise de Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara
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 si de vanatoare Bucuresti

2. *“LĂRGIRE LA 4 BENZI – CENTURA BUCUREȘTI SUD ÎNTRE A2 (KM 23+600) ȘI A1 (KM 55+520)”*

Municipiul Bucuresti

1. Certificat de Urbanism nr. 468R/1027248/23.09.2011, emis de Primaria Municipiului Bucuresti
2. Aviz nr. IV 12/64049/09.05.2008, emis de PRIMARIA SECT.4 BUC
3. Aviz nr. 11057/11.06.2008, emis de PRIMARIA 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 emisa de SC APA NOVA BUCURESTI
Consultarea nr. 3916/20.05.2008 emisa de SC APA NOVA BUCURESTI
Aviz de principiu nr. 6115/18.11.2009 emis de SC APA NOVA BUCURESTI



Aviz de principiu (rețele de apă industrială) nr. 861/4.12.2009 emis de SC APA NOVA BUCUREȘTI

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

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/ negație nr. 8688/12.06.2008 emis de ADMINISTRATIA STRAZILOR

13. Adresa nr. 11109/13.10.2008 emisa de PMB – Directia Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației

14. Aviz nr. 235779/19.05.2008 emis de INSPECTORATUL PENTRU SITUATII DE URGENTA BUCUREȘTI – Aparare civilă

15. Aviz nr. 235780/29.04.2008 emis de INSPECTORATUL PENTRU SITUATII DE URGENTA BUCUREȘTI – Brigada de Pompieri

16. Aviz nr. 27/15.10.2008 emis de DIRECTIA DE SANATATE PUBLICA

17. Aviz nr. 3115/18.09.2008 emis de DIRECTIA DE PARCURI SI GRADINI – Administratia Lacuri, Parcuri si Agreement Buc.

18. Acordul de principiu condiționat nr. 780.009/12.01.2009 emis de Ministerul Administratiei si Internelor

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

20. Adresa nr. D/4970/31.07.2008 emisa de MINISTERUL APARARII NATIONALE

Adresa nr. 7729/03.06.09 emisa de MINISTERUL APARARII NATIONALE

21. Aviz de amplasament nr. 12828/443/26.05.2008 emis de TRANSGAZ SA Medias, Regionala Bucuresti

Aviz CTE nr. 141/2.09.2008 (mutari – protejari conducte) emis de TRANSGAZ SA Medias

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

23. Aviz MT nr. 1C/1188/2009 emis de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii – CNCF “CFR” SA

24. Aviz nr. 5676/2.12.2008 emis de Administratia Nationala a Imbunatatirilor Funciare RA

25. Aviz nr. 253/17.04.2008 emis de PETROM SA Ploiesti

26. Aviz nr. 277/10.11.2008 emis de PETROM SA Ploiesti

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 (mutari – protejari) emis de PETROTRANS

Aviz nr. 746/20.06.2008 emis de PETROTRANS

Aviz nr. 498/31.03.2010 emis de PETROTRANS - mutari – protejari conducte

29. Aviz nr. 945/03.03.2008 emis de LUKOIL

JUDEȚUL Ilfov

1. Certificat de Urbanism nr. 85/128/20.09.2012, emis de Consiliul Judetean Ilfov



2. Aviz primarului nr. 7768/07.08.2012 emis de Primăria Glina
3. Aviz primarului nr. 20.207/24.07.2012 emis de Primăria Popești Leordeni
4. Aviz primarului nr. 9.341/13.07.2012 emis de Primăria Jilava
5. Aviz primarului nr. 8.334/09.07.2012 emis de Primăria Magurele
6. Aviz primarului nr. 12.552/31.07.2012 emis de Primăria Bragadiru
7. Aviz primarului nr. 5.187/24.07.2012 emis de Primăria Clinceni
8. Aviz primarului nr. 6.963/02.07.2012 emis de Primăria Domnești
9. Aviz de principiu nr. 5172/22.06.2009 emisa de Administrația Națională "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 emisa de Administrația Națională "Apele Române" – Sistemul de Gospodărire a apelor Ilfov - sector 2 km 33+000 – km 43+000 și sector 3 km 43+000 – km 55+520 - canalizare pluvială
Aviz de gospodărire a apelor nr. 125N – IF/29.08.2011 emis de Administrația Națională "Apele Române" – Sistemul de Gospodărire a apelor Ilfov – București
11. Aviz nr. 176433/1.09.2009 emis de ELECTRICA DISTRIBUȚIE 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 f. nr. emis de SC ROMTELECOM SA
15. Punct de vedere nr. 5745/27.10.2008 emis de AGENTIA REGIONALA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI BUCURESTI
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 și Infrastructurii – CNCF "CFR" SA
18. Aviz nr. 5676/2.12.2008 emis de Administrația Națională a Îmbunătățirilor 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 JUD
21. Aviz nr. 508.345/17.02.2009 (amenajare intersecții) emis de INSPECTORATUL DE POLITIE AL JUDEȚULUI ILFOV
22. Aviz nr. 22/20.02.2009 emis de CNADNR – DRDP BUCURESTI
23. Aviz nr. 92/6310/2009 și 253.583/20.03.2009 - sector 1 – km 23+600 – km 33+000, emis de SIGURANTA CIRCULATIEI – CNADNR – IGP
Aviz nr. 92/26907/2009 și 264839/2.3.08.2009 - sector 2 – km 33+000 – km 43+000, emis de SIGURANTA CIRCULATIEI – CNADNR – IGP
Aviz nr. 92/11990/2009 și 182446/25.06.2009 - sector 3 – km 43+000 – km 55+520, emis de SIGURANTA CIRCULATIEI – CNADNR – IGP
24. Aviz nr. 2.102.041/4.11.2008 emis de Inspectoratul de Poliție al județului Ilfov - Planul de management al traficului
25. Aviz nr. 508.664/1.04.2009 emis de Inspectoratul de Poliție al județului Ilfov - reglementarea circulației prin indicatoare și marcaje

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



Autoritatea competentă pentru protecția mediului (A.P.M. București) a asigurat informarea publicului interesat, accesul liber la informație și participarea publicului la luarea deciziei în procedura de emitere a acordului de mediu, astfel:

- Documentația de susținere a solicitării a fost accesibilă spre consultare pe toată durata derulării procedurii la sediul Agenției pentru Protecția Mediului București;
- Depunerea solicitării de emitere a acordului de mediu a fost făcută publică prin afisarea pe pagina de web a A.P.M.Bucuresti si pe cea a titularului si prin anunt public in ziarul Romania Libera din data de 12.12.2012 ;
- Decizia etapei de încadrare a fost făcută publică prin afisarea pe pagina de web a A.P.M.Bucuresti si pe cea a titularului si prin anunt public in ziarul Romania Libera 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.Bucuresti ;
- Organizarea dezbaterii publice a raportului privind evaluarea impactului asupra mediului a fost făcută publică prin afisarea pe pagina de web a A.P.M.Bucuresti si pe cea a titularului si prin anunt public in ziarul Romania Libera 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 făcută publică prin afisarea pe pagina de web a A.P.M.Bucuresti si pe cea a titularului si prin anunt public in ziarul Romania Libera din data de 01.02.2013;
- Proiectul acordului de mediu a fost postat pe pagina de web a A.P.M.Bucuresti.

Precizăm ca nu au existat sesizări și 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 și anularea acestuia, după caz.

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

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile sau omisiunile autorității publice competente pentru protecția 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 autorității publice competente pentru protecția 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 instanței de contencios administrativ competente și organizațiile neguvernamentale care promovează protecția mediului și care îndeplinesc condițiile cerute de legislația în vigoare, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Soluționarea cererii se face potrivit dispozițiilor Legii nr. 554/2004, cu modificările ulterioare.

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele care fac parte din publicul interesat și care se consideră vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim, trebuie să solicite autorității publice emitente, în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei etapei de încadrare revocarea respectivei decizii.

Autoritatea publică emitentă are obligația 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.

p. DIRECTOR EXECUTIV
Dr. Ing. Costel NEDELUCU

ȘEF SERVICIU AVIZE, ACORDURI
AUTORIZATII,
Ing. Roxana COSTACHE

ÎNTOCMIT,
Ing. Andrei STROIAN

