



## MINISTERUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR

### AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Decizia etapei de încadrare  
Nr. 87 din 19.05.2023

Ca urmare a solicitării adresate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. pentru modificările aduse proiectului „Autostrada de Centură București km 0+000 – km 100+900” pentru care ANPM a emis acordul de mediu nr. 4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr.166/09.12.2019, decizia etapei de încadrare nr.124/26.10.2020, decizia etapei de încadrare nr.120/11.10.2021 și decizia etapei de încadrare nr.98/15.06.2022, înregistrată la ANPM cu nr. 18183/27.10.2022, în urma completărilor solicitate și depuse la documentație, în baza:

- Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Directivei 2009/147/CE Păsări privind conservarea păsărilor sălbatice;
- Directivei 92/43/EEC Habitate referitoare la conservarea habitatelor naturale și a florei și faunei sălbatice;
- Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârii Guvernului nr.1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr. 19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr. 2387/2011 pentru modificarea OM nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
- Hotărârii de Guvern nr. 971/2011 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr.1284/2007 privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România cu modificările și completările ulterioare;

Agencia Națională pentru Protecția Mediului decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței comisiei de analiză tehnică din data de **09.03.2023 la APM Ilfov** și din data de **06.03.2023 la APM Giurgiu** că, modificările proiectului: „Autostrada de Centură București km 0+000 – km 100+900”, propuse a fi amplasate pe teritoriul administrativ al județelor Ilfov și Giurgiu:





- se supun evaluării impactului asupra mediului;
- se supun evaluării adecvate;
- nu se supun evaluării impactului asupra corpurilor de apă.

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit efectuarea evaluării impactului asupra mediului și evaluării adecvate sunt următoarele:

Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr.292/2018 *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, Anexa 2, pct.13, lit.a: "orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct.24 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr.1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului" și ale art. 28 din OUG nr. 57/2007 aprobată prin Legea nr. 49/2011 *privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice*.

Traseul lotului 4 aferent părții de nord a autostrăzii se suprapune parțial cu ariile naturale protejate ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernica, pe care le traversează între km 49+500 și km 50+575. Pe acest interval este prevăzut un pod peste lacul Cernica.

Distanța minimă dintre amplasamentul lotului 2 și limita ariilor protejate este de 5,4 km.

Modificările aduse proiectului sunt cuprinse între km 20+000 – km 39 +000 și km 47+600 – km 52+070, sectoare aferente părții de Nord);

Modificările aduse proiectului de autostradă sunt:

- la km 49+157 prin acordul de mediu este prevăzut Pod peste lacul Cernica și drum de exploatare, L=1.273,80 m iar prin modificările aduse proiectului drumul de exploatare va fi cu L= 1.287,75 m;
- la km 48+870 prin acordul de mediu este prevăzut Pasaj pe DJ 301 peste autostradă de centură; L= 72,25 m iar prin modificările aduse proiectului lungimea pasajului pe DJ 301 peste autostrada de centură va avea L= 74,50 m; Se va transla traseul drumului județean DJ 301, se vor prevedea ziduri pentru limitarea amprizei, se vor realiza drumuri pentru asigurarea acceselor și trotuare pentru pietoni pe rampe;
- la km 51+077 prin acordul de mediu este prevăzut Pasaj pe autostradă peste CF; L=495,00 m iar prin modificările aduse proiectului pasajul pe autostradă peste CF București Sud – Oltenița va avea L= 496,60 m;
- podețul amplasat la km 47+860, D= 2 m, nu se mai execută;
- în locul podețului amplasat la km 48+650 – pădure, D= 2 m, se va realiza la km 48+660 un podeț nou tubular;
- în locul podețului amplasat la km 50+800 – podeț – pădure, D= 2 m, se va realiza la km 49+240 un podeț nou tubular pe strada Ștrandului;
- lucrări de defrișare.

Suprafețele forestiere care necesită a fi scoase din fondul forestier pentru execuția lotului 2 și lotului 4 al sectorului de nord al autostrăzii sunt:

Lot 2:

Suprafața suplimentară:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
	u.a. 448A	0,0171ha	0,0171ha
U.P. IV Valea Mocanului	u.a. 456B	0,0521 ha	0,0521 ha
<b>Total</b>		<b>0,0692 ha</b>	<b>0,0692 ha</b>

Suprafața suplimentară de defrișare (totală) pentru Lotul 2 este 0,0692 ha;



**AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI**

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

F-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03





Lot 4:

Suprafața inițială:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
U.P. VI CERNICA	u.a. 8C	0,4181 ha	0,4181 ha
	u.a. 8C	0,2660 ha	0,2660 ha
	u.a. 5A	0,2467 ha	0,2467 ha
	u.a. 5C	0,1240 ha	0,1240 ha
	u.a. 5D	0,5386 ha	0,5386 ha
<b>Total</b>		<b>1,5934 ha</b>	<b>1,5934 ha</b>

Suprafața suplimentară:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
U.P. VI CERNICA	u.a.8C	0,0297 ha	0,0297 ha
	u.a. 5A	0,0929 ha	0,0929 ha
	u.a.5A	0,0518 ha	0,0518 ha
	u.a.5D	0,0305 ha	0,0305 ha
	u.a.5D	0,0196 ha	0,0196 ha
	u.a.5C	0,0178 ha	0,0178 ha
<b>TOTAL</b>		<b>0,2423 ha</b>	<b>0,2423 ha</b>

- suprafața suplimentară de defrișare (totală) pentru Lotul 4 este 0,2423 ha;
  - suprafața ocupată de modificările aduse proiectului pentru Lotul 4 este 30,580 ha;
  - suprafața ocupată temporar de modificările aduse proiectului aferent Lotului 4 este 47 600 mp
- Se vor realiza platforme tehnologice de pe ambele maluri pentru execuția pilelor amplasate în albia lacului Cernica, deoarece nivelul scăzut al lacului nu permite realizarea acestora de pe o platformă plutitoare mobilă;
  - Structura rutieră pe lotul 4 în partea de nord a autostrăzii se modifică datorită actualizării sistemului rutier și adoptării tipurilor de mixturi asfaltice conform normativelor în vigoare. Pentru parapete s-a prevăzut un spațiu de amplasare de 1.70 m lățime;
  - Pentru construcția autostrăzii vor fi afectate rețelele de utilități, inclusiv instalații electrice la km48+000 – LEA 20kV, km 48+500 - LES 0,4kV, km 48+860 - LEA 20kV, km 48+900 - LEA 20kV, km 48+900 – 2xLES 20kV, km 48+900 – 2x LES 0,4kV, km 49+220 - LES 20kV, km 49+750 – LES JT existent;
  - proiectarea unor rețele de înaltă tensiune: km 48+380 – LEA 110 kV simplu circuit Solex – Fundulea, km 47+000 – LEA 220 kV dublu circuit București Sud – București Est (Fundeni); km 51+560 – LEA 220 kV dublu circuit București Sud – București Est (Fundeni);
  - Pentru construcția autostrăzii vor fi afectate rețelele de utilități, inclusiv rețele de telecomunicații:
    - km 48+870 – cablu cupru instalat aerian pe stalpi de lemn și cablu fibra optica instalat subteran de-a lungul drumului
    - km 48+780 - cablu fibra optica instalat aerian de-a lungul drumului județean DJ 301 (Orange);



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03



- km 48+380 – cablu fibra optica instalat subteran (RCS&RDS);
- km 48+780 – cablu fibră optică instalat aerian de-a lungul drumului județean DJ 301 (RCS&RDS);
- km 49+240 - cablu fibră optică instalat aerian (RCS&RDS);
- km 48+870 – cablu cupru instalat aerian de-a lungul drumului județean DJ 301 (VODAFONE).
- Pentru construcția autostrăzii vor fi afectate rețelele de utilități, inclusiv rețele de transport a gazelor naturale:
  - km 47 + 640 - Conducta gaze Ø 200 OL-MP - Distrigaz Sud S.A. –București (km 1+220 – km 1+760 intersectia cu DJ 301) ;
  - km 48 + 980 - Conducta gaze Ø 200 - Transgaz S.A. București; câmp de sonde = 4 buc (km 1+220 – km 1+760 intersectia cu DJ 301);
  - km 51+100 – lucrări de abandonare;
  - km 51+250 – lucrări de abandonare;
  - km 51+450 – lucrări de abandonare;
  - km 51+650 – lucrări de abandonare.
- Pentru constructia autostrazii vor fi realizate mutari/protejari ale lucrărilor cu specific feroviar: km 51+123 pe autostrada - C.F. București- Oltenița
- Pentru construcția autostrăzii vor fi afectate rețelele de utilități, inclusiv amenajările ce aparțin Administrației Naționale a Îmbunătățirilor Funciare la km 50+895 deviere și subtraversare A 2-2, antenă irigații, Dn 250 mm, Cernica.
- Panouri fonoabsorbante:  
Pantelimon: km 47+600 – km 49+750 – dreapta, L= 2.150 m, km 47+600 – km 49+750 – stânga, L=2.150 m.

## 1. Caracteristicile proiectului

### a) dimensiunea și concepția întregului proiect:

Modificările aduse proiectului: „Autostrada de Centură București km 0+000 – km 100+900” pentru care ANPM a emis acordul de mediu nr.4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr.166/09.12.2019, decizia etapei de încadrare nr.124/26.10.2020, decizia etapei de încadrare nr.120/11.10.2021 și decizia etapei de încadrare nr. 98/15.06.2022, se vor realiza pe tronsoanele cuprinse între km 20+000 – km 39 +000 și km 47+600 – km 52+070, sectoare aferente părții de Nord).

Traseul lotului 2 al autostrăzii de centura Bucuresti Nord (km 20+000 – km 39 +000) se desfășoară pe teritoriul județului Ilfov între DN 1 în dreptul localității Corbeanca și DN 2 în dreptul localității Afumați.

Lotul 2 începe de la km 20+000 în sudul localității Corbeanca traversând un colț al pădurii Corbeanca, se desfășoară la sud de localitatea Corbeanca și se intersectează cu DN 1 (km 19+200) la km 22+150, între localitatea Petrești și stația Petrom.

Pentru a nu fi afectată pădurea Corbeanca pe o suprafață foarte mare, cum era prevăzut prin acordul de mediu, s-a modificat nodul rutier de la intersecția cu DN 1. La intersecția cu drumul național DN 1 București - Ploiești, la km 22+200 au fost asigurate toate relațiile de trafic prin două trompete conectate. Aceste modificări au fost reglementate prin decizia etapei de încadrare nr. 98 /15.06.2022.

După intersecția cu DN 1 traseul se desfășoară la sud de Balotești, traversează CF 700 și DJ 200B la km 27+100, valea Mostistea la km 27+550, la nord de Dimieni.

În continuare traseul se îndreaptă spre sud-est, intersectează traseul proiectat al autostrăzii A3 București - Brașov la km 31+800, unde a fost prevăzut a se realiza un nod rutier complet tip





"trefla", trece la sud-vest de pădurea Runcu, intersectează DJ 200 la km 35+550, după care se înscrie în spațiul dintre localitățile Ștefănești și Afumati, unde intersectează DJ 100 la km 37+500.

Dupa ce traversează pâraul Pasarea la km 38+000, lotul 2 se încheie la km 39+000.

Față de acordul de mediu, în proiectul tehnic s-a modificat traseul nodului de la km 31+800.

La intersecția cu autostrada A3 București - Brașov, la km 31+800 a fost adoptată soluția de nod tip "treflă", cu condiția să se asigure suficient spațiu pentru amenajarea CIC în interiorul nodului. Aceste modificări au fost reglementate prin decizia etapei de încadrare nr. 98 / 15.06.2022.

Traseul lotului 4 al autostrazii de centura București Nord (km 47+600 – km 52+070) se desfășoară pe teritoriul județului Ilfov între DN 3 (Orașul Pantelimon) și începutul nodului rutier A2 (București - Constanța) în dreptul localității Căldăraru. După intersecția autostrăzii de centură cu DN 3 la km 47+550, traseul acesteia se continuă ocolind proprietatea mănăstirii Cernica, intersectează DJ 301 (km 48+870) și începând cu km 49+157 până la km 50+420 traversează lacul Cernica și un drum de exploatare existent. La km 51+350 traseul autostrăzii traversează printr-un pasaj CF 801, la sud de localitatea Căldăraru. Lotul 4 are ca punct final km 52+070.

Între km 47+960 - km 48+560 este o zonă cu construcții dezvoltată ulterior elaborării studiului de fezabilitate care a condus la apariția unor drumuri ce fac legătura între strada Plantelor și strada Gradinarilor, astfel a fost necesară prevederea unor drumuri colectoare de o parte și de alta a autostrăzii pentru asigurarea conectării drumurilor întrerupte.

Întersecția denivelată cu DJ 301, soluția prevăzută în documentația anterioară afectează case ce au fost construite după elaborarea proiectului, și nu este corelată cu proiectul de modernizare a Centurii existente, cele două proiecte având soluții diferite pe zona DJ-ului. Pentru aceasta a fost necesară translatarea traseului drumului județean, prevederea unor ziduri pentru limitarea amprizei, realizarea (între km 1+148-km 1+525 și km 1+580-km 1+900) unor drumuri pentru asigurarea acceselor și prevederea unor trotuare pentru pietoni pe rampe. Această soluție va asigura accesul Străzii Ștrandului, acces care nu mai era posibil în soluția prezentată în documentațiile anterioare.

Pentru traversarea obstacolelor s-au prevăzut următoarele soluții:

- structuri pe autostrada de centură București:
  - pod pe autostradă peste lacul Cernica și drum de explatare la km 49+157;
  - pasaj C.F. Bucuresti Sud – Oltenița la km 51+077;
- structuri peste autostrada de centură București:
  - pasaj pe DJ 301 peste autostrada la km 48+870

Autostrada este un drum de clasă tehnică I, cu câte două benzi de circulație pe fiecare sens, iar viteza de proiectare de 120 km/h.

Elemente geometrice ale traseului în plan al lotului 4

kilometraj		Element	Lungime(m)
47+600.000	48+776.08	aliniament	1176
48+776.08	51+349.30	R=2700	2573.2
51+349.30	52+070.00	aliniament	720.78



**AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI**

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060034

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03





S-a prevăzut un spațiu de amplasare pentru parapet de 1,70 lățime față de 1.50 datorită modificării normativelor în baza cărora a fost elaborat proiectul tehnic.

Pentru Lotul 2, la stabilirea cotelor liniei roșii pentru platforma autostrăzii s-a ținut seama de:

- cotele șinelor și gabaritele impuse pasajelor superioare pentru traversarea CF;
- cotele platformelor existente și gabaritele impuse pasajelor superioare la traversarea drumurilor naționale și locale;
- cotele pentru asigurarea de 2%, inclusiv înălțime de gardă pentru poduri la traversarea cursurilor de apă;
- configurația terenului existent la podul ce traversează râul Pasarea și râul Mostiștea.

Terenul natural pe care este amplasat traseul prezintă variații de cote relativ mici, în general fiind orizontal pe suprafețe întinse, cu excepția zonelor de traversare a cursurilor de ape sau lacuri.

Condițiile de scurgere a apelor la marginea amprizei în lungul autostrăzii precum și condițiile de drenare a sistemului rutier, ținând cont de nivelul relativ ridicat al panzei freatice, sunt nefavorabile.

Terenul de bază este alcătuit din pământuri încadrate în categoria "sensibile" și "foarte sensibile la îngheț". Din aceste cauze, linia roșie a autostrăzii a fost proiectată într-un rambleu de cca. 1,50-2,00 m înălțime pe zonele de traseu care nu cuprind rampele la poduri sau pasaje.

Elementele geometrice adoptate în cazul proiectării profilului longitudinal sunt corespunzătoare unei viteze de proiectare de 140 km/h.

- declivitatea liniei roșii proiectate între 0,2% și 2,30%;
- raza minima adoptată în cazul racordării verticale convexe este de 18.000 m;
- raza minima adoptată în cazul racordării verticale concave este de 15.000, în conformitate cu normele TEM și "Normativul privind proiectarea autostrăzilor extraurbane PD 162-2002".

Față de acordul de mediu s-au făcut următoarele modificări, care au fost reglementate prin decizia etapei de încadrare nr. 98 /15.06.2022:

- se modifică linia roșie pentru asigurare gabarit peste CF la km 26+910, de la km 26+330 – la km 27+888, diferența maximă este de 20 cm;
- se modifică linia roșie cu ridicarea încă 1 m a autostrăzii la km 37+474 pentru asigurarea unui gabarit de traversare de minim 5.00 m a drumului județean DJ 100 pe sub autostradă, de la km 37+060 – la km 38+165, diferența maximă este de 1,10 m;
- se modifică linia roșie a autostrăzii la km 38+650 pentru asigurarea unui gabarit de traversare de minim 5.00 m a drumului județean DJ 100 pe sub autostradă, de la km 38+165 – la km 38+990, diferența maximă este de 1,60 m;
- pentru reducerea grosimii peliculei de apă pe sectoarele cu devrul sub 1%, declivitatea trebuie să fie de ordinul 0,5 – 1%. În acest sens s-a revizuit linia roșie cu o diferență medie de 0,50m în următoarele sectoare:
  - de la km 24+ 594 – la km 26+330;
  - de la km 27+888 – la km 28+740;
  - de la km 34+384 – la km 35+709.





În cadrul Lotului 4, profilul longitudinal, a fost proiectat după următoarele criterii:

- cotele pentru asigurarea de 2%, inclusiv înălțime de gardă pentru poduri la traversarea cursurilor de apă;
- gabaritele minime impuse pasajelor superioare pentru traversarea căilor ferate, drumurilor naționale și locale;
- gabaritul pentru navigație de agrement la traversarea lacului Cernica;
- raze de racordare minime prevăzute de TEM la racordările în plan vertical.

Astfel au fost obținute următoarele valori caracteristici ale elementelor în profil longitudinal:

- raza concavă: 15.000 m;
- raza convexă: 18.000 m;
- lungimea minimă a racordării verticale: 295.42 m;
- valorile declivitatilor sunt cuprinse între 1.77 % și 1.97 %.

În profil longitudinal, linia roșie este corelată, atât cu configurația terenului natural al zonei de relief străbătute, cât și cu anumite puncte de cotă obligată: gabaritele impuse pasajelor inferioare la traversarea drumurilor locale și de exploatare; cotele pentru asigurarea de 1%, inclusiv înălțimea de gardă pentru poduri la traversarea cursurilor de apă.

Aceste modificări au fost reglementate prin decizia etapei de încadrare nr. 98/15.06.2022. Profilurile transversale adoptate pentru Lotul 2 de autostradă au următoarele caracteristici:  
Profit transversal curent:

- platforma: 26.00 m;
- partea carosabilă (2 cai unidirecționale): 2 x 2 x 3.75 m;
- zona mediană: 3.00 m;
- benzi de ghidare: 4 x 0.50 m;
- banda de staționare de urgență 2 x 2.50 m;
- acostament 2 x 0.50 m.

Profil transversal în zona benzilor suplimentare de accelerare - decelerare:

- platforma: 28.00 m / 34.00 m;
- partea carosabilă (2 cai unidirecționale): 2 x 2 x 3.75 m;
- zona mediană: 3.00 m;
- benzi de ghidare: 2 x 0.50 m;
- benzi de încadrare: 2 x 0.50 m;
- banda suplimentară accelerare/decelerare 2 x 3.50/2 x 2 x 3.50 m;
- acostament 2 x 0.5 m.

Sunt prevăzute 4 zone de trecere peste banda mediană cu o lungime de 160 m, la km 23+220, km 28+460, km 33+800 și km 38+460.

Bretele principale bidirecționale cu câte o bandă pe sens:

- platforma: 9.00 m + sl.;
- parte carosabilă de 7.00 m + sl.;
- acostamente de 2 x 1.00 m (din care banda de încadrare 2 x 0,25 m).

Bretele principale bidirecționale cu trei benzi:

- platformă: 12.50 m + sl.;
- parte carosabilă:
  - 2 x 3.50 m pentru sensul cu două benzi;
  - 3.50 m pentru sensul cu o bandă;





- acostamente de 2 x 1.00 m (din care banda de încadrare 2 x 0,25 m).

Bretele secundare unidirecționale:

- platformă: 6.00 m + sl.;
- parte carosabilă: de 4.00 m + sl.;
- acostamente de 2 x 1.00 m (din care banda de încadrare 2 x 0,25 m).

Structura rutieră:

Structura rutieră pe autostradă va avea minim următoarea alcătuire și caracteristici:

- 5 cm MAS 16 rul PMB 45/80;
- 6 cm BAD 22.4 leg PMB 45/80;
- 12 cm AB 31.5 baza 50/70;
- geosintetic pentru întârzierea transmiterii fisurilor;
- 30 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;
- 30 cm balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

Acostamentele autostrăzii, acolo unde nu sunt prevazute rigole de acostament, vor avea aceeași structură rutieră ca cea de pe zona părții carosabile.

Structura rutieră - zona de trecere peste banda mediană:

Pentru banda mediană a autostrăzii, pe zonele de trecere de pe un sens pe celalalt (în scop de întreținere) structura rutieră prevăzută va fi identică cu cea a părții carosabile a autostrăzii.

Zonele de trecere sunt următoarele:

- km 48+900-km 49+061
- km 50+600-km 50+761

Cu excepția acestor zone de trecere, structura rutieră a zonei mediene va avea următoarea alcătuire:

- 5 cm MAS 16 rul PMB 45/80;
- 6 cm BAD 22.4 leg PMB 45/80;
- 20 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;
- balast.

S-a asigurat la nivelul terenului de fundare (patului drumului) o capacitate portantă minimă, caracterizată prin valoarea modulului de elasticitate dinamic echivalent de 100 MPa.

Structura rutieră a bretelelor nodului rutier va avea următoarea alcătuire și caracteristici:

- 4 cm MAS 16 rul PMB 45/80;
- 5 cm BAD 22.4 leg PMB 45/80;
- 8 cm AB 31.5 baza 50/70;
- 30 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;
- 25 cm balast;
- 15 cm strat de forma din balast.

Structura rutieră pentru drumurile relocate:

Drumul județean DJ 301 și pe strada Ștrandului:



**AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI**

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@anpm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03





- 4 cm BA 16 rul 50/70;
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70•
- 6 cm AB 31.5 baza 50/70•
- 15 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;
- 20 cm balast;
- 15 cm strat de formă.

Pentru drumurile de exploatare necesar a fi relocate și pentru drumurile colectoare prevăzute de o parte și de alta a autostrăzii pentru asigurarea conectării drumurilor întrerupte între km 47+960- km 48+560, structura rutieră este alcătuită din 25 cm balast.

Pentru drumurile colectoare situate de-a lungul rampelor pasajului pe DJ 301 peste autostradă, structura rutieră este alcătuită astfel:

- 4 cm BA 16 rul 50/70;
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70;
- 6 cm AB 31.5 baza 50/70;
- 15 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;
- 20 cm balast;
- 15 cm strat de formă.

Se va folosi obligatoriu bitum modificat pentru stratul de uzură și de legatură.

În cazul lotului 4 de autostradă, structura rutieră pe autostradă s-a modificat datorită actualizării sistemului rutier și adoptării tipurilor de mixturi asfaltice conform normativelor în vigoare.

Acostamentele bretelelor nodurilor rutiere, acolo unde nu sunt prevăzute rigole de acostament, vor avea aceeași structură rutieră ca cea de pe zona părții carosabile.

Se va folosi obligatoriu bitum modificat pentru stratul de uzură și de legatură.

S-a asigurat la nivelul terenului de fundare (patului drumului) o capacitate portantă minimă, caracterizată prin valoarea modulului de elasticitate dinamic echivalent de 80 MPa.

Secțiunea profilurilor transversale tip ale autostrăzii aferente Lotului 4 s-a făcut având în vedere necesitatea satisfacerii unor debite și viteze de circulație ridicate în condiții de siguranță și confort.

Profilul transversal tip pe autostradă aferent acestui lot are următoarele caracteristici:

Lățimea platformei de 26,00 m, din care:

- partea carosabilă cu două benzi de circulație pe sens are 15,00 m (2x7,50 m) lățime;
- benzile de ghidaj, câte două pe fiecare sens de circulație - 4x0,50 m = 2,00 m;
- banda mediană de 3,00 m lățime (impermeabilizată);
- câte o bandă de staționare de urgență pe fiecare sens de circulație -2x2,50m=5,00 m;
- două acostamente de 0,50 m lățime - 2x0,50 m = 1,00 m.





Aceste lățimi nu cuprind spațiile pentru parapete marginal. Pentru parapete s-a prevăzut un spațiu de amplasare de 1.70 m lățime.

#### Lucrări de consolidare

Având în vedere gradul de importanță al autostrăzii și adâncimile mari pe care se manifestă fenomenul de tasare, se impune executarea unor lucrări de îmbunătățire a terenului de bază, în mod deosebit în zona rampelor podurilor, pasajelor și nodurilor rutiere.

Soluțiile de consolidare din cadrul lotului 2 țin cont de următoarele:

- drenarea apelor colectate din terasamentul drumului;
- protecția taluzurilor înalte împotriva eroziunii și ravinării;
- asigurarea platformei drumului și susținerea acesteia;
- asigurarea stabilității la alunecare a rambleelor înalte așezate pe terenuri slabe de fundare;
- îmbunătățirea capacității portante și micșorarea compresibilității terenului natural pe care se execută ramblee înalte.

Tipurile de lucrări de consolidare prevăzute sunt:

- protecția taluzelor în rambleu cu georețele;
- lucrări de ranforsare a rambleelor înalte cu geogriile.

Tipurile de lucrări de consolidare prevăzute în cadrul lotului 4 constau din:

- Lucrări de susținere a rambleelor cu pământ armat cu geogriile;
- După decaparea stratului vegetal se va realiza o umplutură din material coeziv tratat cu lianți hidraulici profilată cu pantă de la centru către piciorul taluzului pentru a asigura scurgerea apelor de infiltrație.

#### Zid de sprijin

Se aplică pe rampele pasajului pe DJ 301 peste autostradă la km 48+870:

Ziduri de sprijin prevăzute pe lotul 4 al autostrăzii de centură București

Km început	Km sfârșit	Lungime (m)	Parte
1+320	1+512	192	stânga/dreapta
1+590	1+800	210	stânga/dreapta

#### Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Lucrările aferente lotului 2 de autostradă:

Lucrările care asigură scurgerea apelor meteorice către emisar:

- șanțuri cu secțiune pereată la marginea amprizei pe toată lungimea autostrăzii cât și pe toată lungimea bretelelor din cadrul celor două noduri rutiere și pe relocarea drumurilor clasificate;
- podețe (cu deschiderea de 2.0 m și 5.0 m);
- rigole de acostament pe toată lungimea autostrăzii, exceptând partea exterioară a curbilor amenajate;
- casiuri de descarcare a apelor de pe suprafața autostrăzii pe lungimea unde este aplicată rigola de acostament;
- rigole pereate în zona mediană a autostrăzii în cazul curbilor amenajate.





Podete prevăzute pe lotul 2 al autostrăzii de centură București

Nr. crt.	(km)	Lumina (m)
1.	20+450	L =2.00
2.	21+480	L =2.00
3.	23+200	L =2.00
4.	23+850	L =2.00
5.	25+000	L = 2.00
6.	26+250	L = 2.00
7.	28+240	L = 2.00
8.	29+400	L = 2.00
9.	30+040	L = 2.00
10.	30+747	L = 2.00
11.	32+660	L = 2.00
12.	33+560	L = 2.00
13.	34+400	L =2.00
14.	35+200	L =5.00
15.	35+850	L =2.00
16.	38+330	L = 5.00

Lucrările aferente lotului 4 de autostradă:

Lucrările care asigură scurgerea apelor meteorice către emisar:

- șanturi cu secțiune peretă la marginea amprizei pe toată lungimea autostrăzii pe relocarea drumurilor clasificate;
- podețe (cu deschiderea de 2.0 m);
- rigole de acostament pe toată lungimea autostrăzii, exceptând partea exterioară a curbelor amenajate;
- casiuri de descarcare a apelor de pe suprafața autostrăzii pe lungimea unde este aplicată sigla de acostament;



Podete prevăzute pe lotul 4 al autostrăzii de centură București

Nr. crt	km	Lumina (m)
1	48+660	2
2	str. Ștrandului km 49+240	Podet tubular

Datorită înălțimii mici de rambleu podețul de la km 47+860 nu se mai poate executa. În urma proiectării sistemului de colectare și scurgere a apelor s-a modificat poziția kilometrică a podețului de la km 48+650 la km 48+660 și a fost prevăzut un podeț tubular pe strada Ștrandului zona km 49+240, podeț ce asigură continuitatea sistemului de drenaj, astfel încât să poată fi asigurată descarcarea acestuia.

Lucrări pentru depoluarea apei înaintea descărcării în emisar sau pe talveguri naturale:

- bazine de retenție – 6 buc;
- separatoare hidrocarburi – 7 buc;

Bazinele de dispersie au fost înlocuite cu bazine de retenție.

Lucrări hidrotehnice

Lotul 2 al autostrăzii traversează râul Mostistea la km 27+523 prin podul pe autostradă peste râul Mostistea și DE, km 27+523. Pilele podului se află amplasate în afara albiei râului, fără ca aceasta să fie afectată. Albia râului va fi afectată doar temporar, pe timpul organizării execuției lucrărilor. Se va aduce la starea inițială după finalizarea lucrărilor de execuție. Nu va fi afectată funcționalitatea sau secțiunea de curgere.

Traseul autostrăzii aferent lotului 4 traversează lacul de acumulare Cernica. Nu sunt necesare lucrări hidrotehnice pentru realizarea autostrăzii.

Lucrări de îmbunătățiri funciare

În cadrul proiectului aferent Lotului 2 au fost stabilite soluții constructive pentru următoarele lucrări:

- subtraversări prin podețe pentru canale desecare;
- devieri și racordari canale desecare.

În cadrul proiectului aferent lotului 4 de autostradă au fost stabilite soluții constructive pentru devieri și racordari canale desecare.

Traseul autostrăzii intersectează canale sub unghiuri diferite având diverse secțiuni și adâncimi. Cotele proiectate în axul autostrăzii și lățimea amprizei variază față de terenul natural, ceea ce conduce la necesitatea devierii și racordării canalelor de desecare după configurația terenului.

Siguranța circulației

Semnalizarea și marcajul pe timpul execuției

Semnalizarea și marcajul pe timpul execuției în zonele de lucru se va realiza prin marcarea și semnalizarea cu indicatoare speciale și piloți de dirijare a circulației.

Semnalizări și marcaje rutiere definitive





După finalizarea lucrărilor, acestea vor fi realizate prin semnalizare verticală conform normativelor de semnalizare rutieră și marcaje rutiere astfel contribuind la asigurarea desfășurării circulației rutiere în condiții de siguranță și fluentă.

#### Parapete și stâlpi de ghidare

Pentru protecția participanților la trafic și desfășurarea circulației în condiții de siguranță se prevede un sistem complex de parapete metalic pentru autostradă tip H1, H2 iar pentru poduri, pasaje și viaducte și atenuatori de șoc de tip H3, H4b.

Parapetele de siguranță au fost prevăzute în conformitate cu normativele și stasurile în vigoare.

Parapetele de siguranță pot fi împărțite în două tipuri:

- parapete pe marginea platformei autostrăzii;
- parapete pe banda mediană.

#### Împrejmuire

Pentru a evita accesul animalelor pe suprafața părții carosabile, au fost prevăzute împrejmuiri, pe ambele părți ale autostrăzii.

Înălțimea împrejmuirilor este în funcție de zona traversată: H= 1,50 m pentru zonele deschise; H=1,80 m pentru zonele de padure.

#### Lucrări de artă

Au fost prevăzute structuri pe/și peste autostradă:

Nr. Crt.	Poduri, pasaje	Pozitie km	NR Deschideri	Lungimi deschideri (m)	Tip structura	Lungime suprastructura (m)
1	Pasaj pe autostrada de centura Bucuresti peste DN1 Bucuresti - Pitesti (la nod DN1)	22+097	3	30+43+30	Tablier metalic in conlucrare cu platelaj din beton armat	103.20
2	Pasaj pe autostrada de centura Bucuresti peste CF 801 si DJ 200B	26+910	10	3x40+ (40+50+40)+ 3x40+18	Tablier metalic in conlucrare cu platelaj din beton armat + Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	390.60
3	Pod pe autostrada de centura Bucuresti peste Valea Mostistea si DE	27+523	4	3x26+18	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	96.62
4	Pasaj pe autostrada de centura Bucuresti peste A3 Bucuresti - Brasov (la nod A3)	31+652	8	3x40+ (50+70+50) +2x40	Tablier metalic in conlucrare cu platelaj din beton armat +	372.70





					Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	
5	Pasaj pe autostrada de centura Bucuresti peste DJ 100	37+474	3	15+18+15	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	48.20
6	Pod pe autostrada de centura Bucuresti peste Raul Pasarea	37+930	5	5x40	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	201.80
7	Pasaj pe autostrada de centura Bucuresti peste DE	38+650	1	12	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	12.10

**Pasaje pe DN, DJ, DC, DE peste autostrada de centura prevăzute în lotul 2**

Nr. Crt.	Poduri, pasaje	Pozitie km	NR Deschideri	Lungimi deschideri (m)	Tip structura	Lungime suprastructura (m)
1	Pasaj pe DE peste autostrada de centura București	25+362	4	15+2x21+15	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	72.25
2	Pasaj pe DJ 200 peste autostrada de centura București	35+546	4	15+2x21+15	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	72.25

Pasaje peste autostradă pe bretele în zona nodurilor rutiere

Pasaje peste autostradă pe bretele în zona nodurilor rutiere aferente lotului 2

Nr. crt.	Poduri, pasaje	Pozitie km	NR Deschideri	Lungimi deschideri (m)	Tip structura	Lungime suprastructura (m)
1	Pasaj pe bretea in cadrul nodului cu DN 1, peste DN 1, km 0+443.34 (km	Pe bretea: km 0+443.34 18+690 al DN1	3	24+30+24	Grinzi prefabricate din beton armat	78.20





	18+690 pe DN 1)				prefabricat	
2	Pasaj pe autostrada de centura Bucuresti peste bretea in cadrul nodului cu DN 1	22+385	1	1x18	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	18.10

Prin modificarea nodului rutier cu DN 1, nu a mai fost nevoie de realizarea pasajului pe bretea în cadrul nodului cu DN 1, peste DN 1 la km 20+816, acesta se va realiza la km 18+690 pe DN 1.

Pe tronsonul de autostradă aferent lotului 4 au fost identificate în total 3 lucrări de artă/structuri: 2 structuri pe autostradă peste Lacul Cernica și drum de exploatare, respectiv peste C.F. București Sud – Oltenița și un pasaj peste autostradă.

Poduri și pasaje pe lotul 4 al autostrăzii de centura București

Nr. crt.	Poduri, pasaje	Pozitie km	NR Deschideri	Lungimi deschideri (m)	Tip structura	Lungime suprastructura (m)
1	Pod pe autostrada peste lacul Cernica si drum de exploatare	49+157	22	9x40+(80+5x100+80) +6x40	Tablier metalic in conlucrare cu platelaj din beton armat + Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	1287,75
2	Pasaj pe autostrada peste C.F. Bucuresti Sud – Oltenita	51+077	10	3x40+3x40+(30+43+30) +40+3x36	Tablier metalic in conlucrare cu platelaj din beton armat + Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	496,60 m





Pasaje pe DN, DJ, DC, DE peste autostrada de centură, lotul 4

Nr. crt.	Poduri, pasaje	Pozitie km	Nr deschideri	Lungimi deschideri (m)	Tip structură	Lungime suprastructura (m)
1	Pasaj pe DJ 301 peste autostradă	48+870	4	15.40+21.50 +21.50+15.40	Grinzi prefabricate din beton armat prefabricat	74,50 m

În cazul podului peste Lacul Cernica și drum de exploatare prevăzut la poziția km 49+157 a fost modificată lungimea totală a structurii de la 1.273,80 m la 1.287,75 m.

În cazul pasajului pe DJ 301 peste autostradă la km 48+780 a fost modificată lungimea pasajului de la 72,25 m la 74,50 m;

În cazul pasajului pe autostradă peste C.F. Bucuresti Sud–Oltenița la km 51+077 a fost modificată lungimea pasajului de la 495,00 m la 496,60 m.

#### Noduri rutiere

Pe traseul lotului 2 sunt amenajate două tipuri de noduri rutiere:

- nod rutier DN 1 km 22+200 - la intersecția cu drumul național DN 1 Bucuresti - Ploiești, la km 22+200 au fost asigurate toate relațiile de trafic prin două trompete conectate;
- nod rutier A3 km 31+800 - la intersecția cu autostrada A3 București - Brașov, la km 31+800 a fost adoptată soluția de nod tip "treflă" cu condiția să se asigure suficient spațiu pentru amenajarea CIC în interiorul nodului.

#### Structura rutieră

Structura rutieră a bretelelor nodului rutier va avea următoarele caracteristici:

- 4 cm MAS 16 rul PMB 45/80;
- 5 cm BAD 22.4 leg PMB 45/80;
- 8 cm AB 31.5 baza 50/70;
- 30 cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici;
- 25 cm balast;
- 15 cm strat de forma din balast.

#### Relocari de drumuri de diverse categorii

Funcție de importanța lor și de condițiile locale, s-au prevăzut intersecții denivelate fără acces la autostradă sau devierea acestora în lungul autostrăzii și gruparea în vederea realizării unei treceri comune peste autostradă.

La restabilirea legăturilor rutiere s-a urmărit redarea funcționalității acestora, prin devierea lor în lungul autostrăzii și trecerea pe sub podurile, pasajele autostrăzii în amplasamentele unde elementele de gabarit au permis aceasta.





Restabilire legături rutiere pe lotul 4 al autostrăzii de centură București

Nr. crt.	Pozitie kilometrica	Asigurarea continuitatii	Tip drum	Platforma
1	km 47+900 – km 48+500	Proiectare drumuri în lungul autostrăzii pentru asigurarea conectarii drumurilor intrerupte	Drumurile colectoare proiectate pentru asigurarea conectarii drumurilor intrerupte	Platforma 7.00 m Parte carosabila 6.00 m Acostamente: 1 x 0,50=0,50 m
2	km 1+148-km 1+525 si km 1+580-km 1+900 (km pe DJ 301 –Axa 2 proiect <i>Lucrari la Centura Municipiului Bucuresti Sector DN 2 (km 12+300)-A2 (km 23+750).</i>	Proiectare drumuri in lungul rampelor DJ 301 pentru asigurarea acceselor si prevederea unor trotuare pentru pietoni pe rampe	Drumurile colectoare proiectate pentru asigurarea acceselor si prevederea unor trotuare pentru pietoni pe rampe	Platforma 4.50 m Parte carosabila 4.00 m Acostamente: 1 x 0,50=0,50 m
3	DJ 301 km 48+860	Supratraversează autostrada prin intermediul pasajului superior de la km 48+870	Drum judetean	Platforma 9.00 m Parte carosabila 7.00 m Acostamente: 2 x 1,00 m din care banda de incadrare 2 x 0,50 m
4	km 49+260-Strada Strandului	Subtraverseaza autostrada prin intermediul Podului pe autostrada peste Lacul Cernica si drum de exploatare la km 49+157	Strada existenta	Platforma 8.00 m Parte carosabila 6.00 m Acostamente: 2 x 1,00 m din care banda de incadrare 2 x 0,25 m



		intermediul Pasajului C.F. Bucuresti Sud – Oltenita		Acostamente: 2 x 0,50=1,00 m
6	km 51+320	Subtraversare autostrada prin intermediul pasajului C.F. Bucuresti Sud – Oltenita	Drum local DL2	Platforma 5.00 m Parte carosabila 4.00 m Acostamente: 2 x 0,50=1,00 m
7	km 51+820 - km 51+600	Relocare in lungul autostrazii si subtraversare autostrada prin intermediul Pasajului C.F. Bucuresti Sud – Oltenita (stanga- dreapta)	Drum local DL 3	Platforma 5.00 m Parte carosabila 4.00 m Acostamente: 2 x 0,50=1,00 m

Realizarea conectivității drumului de acces către strada Strandului nu mai este posibilă deoarece pe acel amplasament s-au construit ulterior case.

La nivelul anului de elaborare al proiectului, actuala stradă Grădinarilor și strada Plantelor nu erau în proiectul inițial, acestea au apărut datorită caselor construite ulterior elaborării proiectului. Pentru asigurarea accesului la proprietățile construite ulterior s-a realizat racordarea străzilor Plantelor și Grădinarilor cu DJ 301 Soluția stabilită pentru DJ asigură accesul pentru strada Ștrandului.

#### Dotări

Pentru lotul 2 al autostrazii se vor realiza următoarele dotări de tipul parcări de scurtă durată, spații de servicii și centru de întreținere și coordonare:

- spațiu pentru servicii tip S3 - km 24+450;
- centru de întreținere și coordonare (CIC) nod rutier A3 - km 31+800;
- parcare de scurtă durată PS - km 36+450.

Pentru Lotul 4 al autostrazii nu sunt prevăzute dotări de tipul parcări de scurtă durată, spații de servicii și centru de întreținere și coordonare.





## Rețele de utilități noi

### Iluminat public pe autostradă

- Se vor ilumina nodurile, intersecțiile și structurile cu o lungime mai mare de 100 m;
- Pentru asigurarea iluminatului public al autostrăzii se au în vedere următoarele:
  - iluminatul interior și exterior se va avea realizat pe baza de LED și se va asigura cu sisteme economice de energie, alimentarea sistemului de iluminat fiind prevăzută de la rețeaua națională/regională/locală de energie electrică;
  - iluminatul se va realiza cu sisteme inteligente care se pretează la telegestiune;

### Rețele exterioare

Au fost prevăzute următoarele rețele exterioare:

- alimentare cu apă;
- canalizare menajeră;
- canalizare pluvială;
- alimentare cu energie electrică;

ce deservește următoarele obiecte:

- spațiu pentru servicii tip S3 - km 24+450;
- centru de întreținere și coordonare (CIC) Nod rutier A3 - km 31+800;
- parcare de scurtă durată PS - km 36+450.

### Sisteme inteligente de transport (ITS)

Sistemul va constitui un instrument de culegere a datelor privind starea infrastructurii rutiere și a traficului rutier în scopul creșterii eficienței activității de administrare și operare a CNAIR SA, pentru toate sectoarele de autostradă aflate pe Rețeaua Trans-Europeana de Transport Rutier.

Sistemele inteligente de transport sunt aplicații ale comunicațiilor și tehnologiei informațiilor care asigură atât monitorizarea și managementul rețelei rutiere cât și informarea participanților la trafic.

Aceste servicii de informare a participanților la trafic și managementul rețelei rutiere, necesar pentru Rețeaua Trans-Europeana de Transport Rutier trebuie să conțină:

- servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări;
- servicii de informare privind condițiile de trafic;
- servicii de informare privind limitele de viteză;
- servicii de informare asupra timpului de călătorie;
- servicii de control al respectării legislației privind viteza;
- servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
- servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
- servicii de management al incidentelor rutiere;
- servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase;
- servicii de informare și management a parcarilor pentru vehicule de transport marfă;
- servicii de taxare și control al accesului pe autostradă;
- servicii de monitorizare și control a greutateii și gabaritului vehiculelor;
- servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii.





Toate aceste servicii ITS trebuie se vor implementa prin sisteme ITS pe sectoarele de autostradă și să aibă toate funcțiile de bază pentru dezvoltări ulterioare.

Sistemul inteligent de transport va fi compus dintr-o rețea de senzori în contact cu elementele monitorizate, respectiv infrastructura rutieră și trafic, o rețea de echipamente și module pentru achiziția datelor, o rețea de unități locale de procesare a datelor, o rețea de comunicații pentru transmiterea datelor și informațiilor între componentele sistemului legate la un centru de monitorizare și informare.

#### Lucrări de amenajare peisagistică

Prin lucrările proiectate și executate se va asigura protecția taluzurilor erodabile, asanarea apelor pluviale dinspre partea carosabilă, se vor reține zapada, nisipul, praful purtat de vânt și se va evita depunerea lor pe platforma autostrăzii. După finalizarea lucrărilor la podul peste lacul Cernica și drum de exploatare, platformele tehnologice provizorii se vor dezavecta și zonele afectate se vor readuce pe cât posibil la starea inițială.

#### Lucrări de mediu

##### Sisteme de protecție împotriva zgomotului

Un aspect important al impactului lucrării asupra mediului uman îl constituie evoluția nivelului de zgomot în zonele traversate de autostradă. De aceea, în zonele unde s-a considerat că ar putea fi afectate comunități, se prevăd panouri de protecție împotriva zgomotului.

##### Panouri fonoabsorbante prevăzute pe lotul 2

De la km	Până la km	Lungimea stânga (m)	Lungimea dreapta (m)
20+250.00	20+650.00		400.00
20+700.00	22+400.00	1,700.00	
21+200.00	22+300.00		1,100.00
27+000.00	27+600.00		600.00
36+800.00	37+700.00		900.00
37+400.00	37+900.00	500.00	
	Total stanga/dreapta	2,200.00	3,000.00
	Total general		5,200.00

##### Panouri fonoabsorbante prevăzute pe lotul 4

De la km	Pana la km	Lungimea stanga (m)	Lungimea dreapta (m)
47+600	48+050		450.00
48+650	49+750		1,100.00





49+150	49+750	600.00	
	Total stanga/dreapta	2,150.00	2,150.00
	Total general		4,300.00

Există diferențe între proiectul tehnic și acordul de mediu. Având în vedere casele din apropierea autostrăzii, construite ulterior elaborării proiectului, a apărut necesitatea extinderii zonelor în care sunt prevăzute panouri fonoabsorbante:

- km 48+050 – km 48+650 - dreapta, L= 600 m;
- km 47+600 – km 49+150 - stanga, L= 1550 m.

Se vor monta de o parte și de alta a autostrăzii panouri fonoabsorbante pe toată lungimea de intersecție a proiectului cu aria naturală protejată: km 49+460 – km 50+580 (stanga + dreapta)

#### *Bazine decantoare și separatoare de hidrocarburi*

Separatoarele de hidrocarburi prefabricate au fost prevăzute pentru toate locațiile de deversare a apelor pluviale colectate de sistemul de șanțuri al autostrăzii în cursurile de apă permanentă, cu condiția ca lungimea de colectare a șanțurilor să fie mai mare de 300m.

Bazinele de retenție proiectate sunt prevăzute cu vegetație fitoepuratoare pentru epurarea naturală a apelor deversate.

Pentru sectorul km 20+000 – km 39+000 sunt 65 separatoare de hidrocarburi și 24 bazine decantoare.

Pentru sectorul km 47+600 – km 52+070 au fost prevăzute 7 separatoare de hidrocarburi și 6 bazine de retenție.

Suprafețe de pădure necesar a fi defrișate

Suprafețele forestiere care necesită a fi scoase din fondul forestier pentru execuția lotului 2 și lotului 4 al sectorului de nord al autostrăzii sunt:

Lot 2:

Suprafața suplimentară:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
	u.a. 448A	0,0171ha	0,0171ha
U.P. IV Valea Mocanului	u.a. 456B	0,0521 ha	0,0521 ha
<b>Total</b>		<b>0,0692 ha</b>	<b>0,0692 ha</b>

1. Suprafața suplimentară de defrișare (totală) pentru Lotul 2 este 0,0692 ha;

Lot 4:

Suprafața inițială:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere	Suprafața de defrișat (mp)





		definitivă (ha)	
U.P. VI CERNICA	u.a. 8C	0,4181 ha	0,4181 ha
	u.a. 8C	0,2660 ha	0,2660 ha
	u.a. 5A	0,2467 ha	0,2467 ha
	u.a. 5C	0,1240 ha	0,1240 ha
	u.a. 5D	0,5386 ha	0,5386 ha
<b>Total</b>		<b>1,5934 ha</b>	<b>1,5934 ha</b>

Suprafața suplimentară:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
U.P. VI CERNICA	u.a.8C	0,0297 ha	0,0297 ha
	u.a. 5A	0,0929 ha	0,0929 ha
	u.a.5A	0,0518 ha	0,0518 ha
	u.a.5D	0,0305 ha	0,0305 ha
	u.a.5D	0,0196 ha	0,0196 ha
	u.a.5C	0,0178 ha	0,0178 ha
<b>Total</b>		<b>0,2423 ha</b>	<b>0,2423 ha</b>

- Suprafața suplimentară de defrișare (totală) pentru Lotul 4 este 0,2423 ha ;
- Suprafața ocupată de modificările aduse proiectului pentru Lotul 4 este 30,580 ha;
- Suprafața ocupată temporar de modificările aduse proiectului aferent Lotului 4 este 47 600 mp
  - se vor realiza platforme tehnologice de pe ambele maluri pentru execuția pilelor amplasate în albia lacului Cernica, deoarece nivelul scăzut al lacului nu permite realizarea acestora de pe o platforma plutitoare mobilă.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;

- Sectorul rămas în cadrul Autostrăzii de Centură București, partea de nord, este cuprins între Km 2+500 și Km 52+070.

Pentru o finalizare mai rapidă a obiectivului, sectorul Autostrăzii de Centură, partea de nord a fost împărțit în patru loturi ținându-se cont de amplasarea nodurilor rutiere aferente acestuia. Astfel sunt:

- Lot 1: km 2+500 - km 20+000;
- Lot 2: km 20+000 - km 39+000;
- Lot 3: km 39+000 - km 47+600;
- Lot 4: km 47+600 - km 52+070.

- Viitorul terminal 2 care constă în realizarea unui nod rutier cu drumul de legătură către Aeroportul Internațional Henri Coandă.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;

Pentru realizarea lucrărilor sunt folosite resurse naturale (apă, nisip, pietriș, etc), sunt ocupate anumite suprafețe de teren. Nu vor fi utilizate resurse din cadrul ariilor naturale protejate.





d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Cantitățile și tipurile de deșeuri generate

Cantități de deșeuri generate în perioada execuției lucrărilor de construcție

Cod deșeu	Tip deșeu	Cantitatea estimata	Cine/ce a generat deșeul	Mod de colectare/evacuare	Observații
20 03 01 20 01 01	Menajer sau asimilabil (inclusiv resturi de la prepararea hranei)	Lunar 342kg	Personalul angajat	Colectarea în containere tip pubele, eliminarea la depozite autorizate prin intermediul firmelor specializate pe baza de contract	Se vor pastra evidențe privind cantitățile eliminate.
20 01 01	Deșeu de hartie și	Lunar 20 kg	Activități de birou	Colectate și valorificate	Se vor pastra evidențe cu cantitățile valorificate
17 04 07	Deșeuri metalice	Lunar 5 kg	Din activitățile curente de șantier	Colectate temporar în incinta șantierului, valorificat integral.	Se vor pastra evidențe cu cantitățile valorificate
13 02	Uleiuri uzate	Lunar 50 l	Schimbul de ulei la utilaje și autovehicule	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetate, depozitate într-o incinta închisă. Predate/valorificate către punctele de colectare.	Se vor tine evidențe cu cantitățile predate spre valorificare. Se vor respecta prevederile HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate.
17 09 04	Deșeuri de materiale de construcție	Nu se pot estima	Materiale necorespunzătoare din punct de vedere calitativ	Din punct de vedere al potențialului contaminat, aceste deșeuri nu ridică probleme deosebite.	Respectând normele și normativele în vigoare aceste deșeuri pot fi reduse substanțial.
17 02	Deseuri de	Nu se pot	Activități de curățare	Pot fi refolosite ca	Se vor valorifica integral



16 01 03	Anvelope uzate	Lunar aproximativ 2buc.	Activități de întreținere a utilajelor și autovehiculelor	Vor fi depozitate în locuri special amenajate.	Se vor păstra evidențe cu cantitățile  Se vor respecta prevederile HG nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate cu modificările și completările ulterioare
-------------	----------------	----------------------------	---	--	---

- În perioada de operare, în urma curățării vehiculelor utilizate, în perioada de îngheț, pentru împrăștierea sării, pot rezulta reziduuri solide (amestec de nisip, sare și produse petroliere). Acestea vor fi gestionate corespunzător și predate către o unitate specializată.
- Tot în perioada de operare pot rezulta deșeuri în zona spațiului de servicii de la km 24 +450, de la CIC- km 31+800 și de la parcare de scurtă durată de la km 36+450.

Deșeuri estimate a fi generate în perioada de exploatare a autostrăzii

Cod deșeu	Tip deșeu	Cantitatea estimată	Cine/ce a generat deșeul	Mod de colectare/evacuare	Observații
20 03 01	Deseuri municipale amestecate	Lunar 250 kg	Activitatea socială a angajaților din cadrul CIC și participanți la trafic (spațiul de serviciu și parcare de scurtă durată)	Se vor realiza spații special amenajate prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate la depozitele de deșeuri sau la stațiile de transfer ale localităților.	Se vor păstra evidențe privind cantitățile eliminate.
20 01 01	Deșeu de hârtie și carton	Lunar 29 kg		Se vor colecta selectiv în pubele prevăzute în cadrul CIC, spațiului de serviciu și parcarilor de scurtă durată.	Se vor păstra evidențe cu cantitățile valorificate
17 04 07	Deșeuri metalice	Lunar 40 kg	Activitatea socială a angajaților din cadrul CIC și participanți la trafic (spațiul de serviciu și parcare de scurtă durată)	Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării.	
17 02 03	Materiale plastice	Lunar 7 kg			



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Splaiul Independenței, nr. 294, Sector 6, București, Cod 060031

E-mail: office@annm.ro; Tel. 021.207.11.01; Fax 021.207.11.03





16 01 03	Anvelope scoase din uz	Lunar 5 kg	Utilajele de la CIC	Vor fi colectate pe platforme betonate din cadrul CIC și predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării.	Se vor pastra evidente cu cantitățile generate.  Se vor respecta prevederile HG nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate, cu modificările și completările ulterioare
19 08 10	Amestecuri de grăsimi și uleiuri de la separarea amestecurilor apă/ulei	Lunar 100 kg	Separatoarele de hidrocarburi	Se vor colecta din căminele de decantare ale separatoarelor de hidrocarburi și se vor transporta prin operatori autorizați în vederea eliminării.	Se vor pastra evidente cu cantitățile generate.
15 01 01	Ambalaje de hartie și carton	Lunar 2 kg	Materiale aprovizionate în CIC și utilizate pentru întreținerea autostrazii	Se vor colecta selectiv în pubele prevăzute în cadrul CIC. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării.	Se vor pastra evidente cu cantitățile valorificate

#### e) poluarea și alte efecte negative

##### Surse de zgomot și de vibrații

Zgomotul și vibrațiile vor exista în urma executării lucrărilor în vederea construirii autostrazii și a lucrărilor specifice organizărilor de șantier/ bazelor de producție

##### Surse de radiații

Activitățile ce urmează a se desfășura pe amplasament (inclusiv modificările aduse proiectului) precum și elementele din dotare nu generează și nu conțin surse de radiații calorice, radiații UV și radiații ionizante.

În perioada de exploatare a Autostrazii de Centura București nu vor acționa surse de radiații.

Atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare vor exista surse de radiații electromagnetice (echipamente electrice și electronice). Nivelul de radiații emis este însă unul foarte scăzut ce nu necesită adoptarea unor măsuri pentru protecția împotriva radiațiilor.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice





În urma aplicării metodologiei de analiză a riscurilor, conform Raportului privind analiza vulnerabilității proiectului față de schimbările climatice au fost identificate:

- trei riscuri foarte mari (inundații, schimbări ale precipitațiilor extreme, incendii de vegetație);
- șase riscuri ridicate (creșterea accelerată a temperaturii, creșterea numărului de zile cu temperaturi extreme pozitive, fenomenul de îngheț dezgheț, schimbări ale mediei precipitației, schimbări ale vitezei maxime a vântului, ceața);
- trei riscuri încadrate în categoria moderate (creșterea numărului de zile cu temperaturi foarte scăzute, eroziunea solului, alunecări de teren);
- un risc scăzut (schimbări ale vitezei medii a vântului).

g) riscurile pentru sănătatea umană - din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice

Principalele surse de impact asupra așezărilor umane, determinate de lucrările desfășurate sunt:

- scurgeri accidentale de poluanți în apa de suprafață;
- generarea de emisii și praf în timpul execuției lucrărilor și a circulației utilajelor și mijloacelor de transport;
- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor executate și a lucrărilor specifice organizărilor de șantier/ bazelor de producție;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor.

Pentru a se evita producerea unor poluări accidentale, materialele de construcții nu se vor depozita pe malurile apelor, iar utilajele, echipamentele și mijloacele de transport folosite vor avea inspecția tehnică la zi.

## 2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Categoria de folosință a terenului:

Folosința actuală a terenurilor aferente modificărilor proiectului este conform certificatului de urbanism nr. 91/8738/22.09.2020.

Zona de implementare a tronsonului cuprins între km 20+000 - km 39+000 traversează unități administrative din județul Ilfov, în apropierea următoarelor localități componente:

- UAT Corbeanca;
- UAT Balotești;
- UAT Tunari;
- UAT Dascălu;
- UAT Stefanestii de Jos;
- UAT Afumați.

Zona de implementare a tronsonului cuprins între km 47+600 - km 52+070 traversează 2 unități administrative din județul Ilfov, în apropierea următoarelor localități componente:

- UAT Pantelimon;
- UAT Cernica.





Terenul afectat de lucrări face parte din domeniul public al statului, din domeniul public al localitatilor judetului Ilfov și teren în proprietate privată.

Din punct de vedere al regimului economic folosința actuală a terenului conform certificatului de urbanism este arabil, drumuri, neproductiv și islaz.

- b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia.

Principalele resurse naturale care vor fi utilizate în etapa de construcție a autostrăzii sunt reprezentate de agregatele minerale (nisip, pietriș, balast), apa și solul (utilizat în lucrările de umplutură în zonele unde sunt prevăzute ramblee).

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. *Zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;*

Pe loturile 2 și 4 ale autostrăzii au fost prevăzute următoarele poduri:

- pod peste Valea Mostistei la km 27+585;
- pod peste râul Pasarea la km 37+930;
- pod pe autostrada peste Lacul Cernica și drum de exploatare la km 49+157;

Cele 3 poduri au fost prevăzute și în acordul de mediu nr. 4/13.05.2010. Diferențele între documentație și acordul de mediu sunt la lungimile suprastructurii podurilor. Aceasta diferență a rezultat prin adaptarea la condițiile din teren, prin optimizarea proiectului.

2. *Zone costiere și mediul marin;*

Nu este cazul.

3. *Zonele montane și forestiere*

Suprafețele forestiere care necesită a fi scoase din fondul forestier pentru execuția lotului 2 și lotului 4 al sectorului de nord al autostrăzii sunt:

Lot 2:

Suprafața suplimentară:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
	u.a. 448A	0,0171ha	0,0171ha
U.P. IV Valea Mocanului	u.a. 456B	0,0521 ha	0,0521 ha
<b>Total</b>		<b>0,0692 ha</b>	<b>0,0692 ha</b>

2. Suprafața suplimentară de defrișare (totală) pentru Lotul 2 este 0,0692 ha;

Lot 4:

Suprafața inițială:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
	u.a. 8C	0,4181 ha	0,4181 ha
U.P. VI CERNICA	u.a. 8C	0,2660 ha	0,2660 ha
	u.a. 5A	0,2467 ha	0,2467 ha





	u.a. 5C	0,1240 ha	0,1240 ha
	u.a. 5D	0,5386 ha	0,5386 ha
<b>Total</b>		<b>1,5934 ha</b>	<b>1,5934 ha</b>

Suprafața suplimentară:

Unitatea de producție	Unitatea amenajistică	Suprafața pentru scoatere definitivă (ha)	Suprafața de defrișat (mp)
U.P. VI CERNICA	u.a.8C	0,0297 ha	0,0297 ha
	u.a. 5A	0,0929 ha	0,0929 ha
	u.a.5A	0,0518 ha	0,0518 ha
	u.a.5D	0,0305 ha	0,0305 ha
	u.a.5D	0,0196 ha	0,0196 ha
	u.a.5C	0,0178 ha	0,0178 ha
<b>Total</b>		<b>0,2423 ha</b>	<b>0,2423 ha</b>

-Suprafața suplimentară de defrișare (totală) pentru Lotul 4 este 0,2423 ha ;

4. Arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

Traseul lotului 4 de autostradă se suprapune parțial cu ariile naturale protejate ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernica, pe care le traversează între km 49+500 și km 50+575 și se află în vecinătatea ROSPA0044 Gradistea - Caldarusani – Dridu și ROSAC0138 Padurea Bolintin

5. Zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare:

Lotul 2 al autostrăzii de centură va fi realizat integral în afara ariilor naturale protejate. La aproximativ 5,4 km de amplasamentul proiectului există ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernica. Traseul lotului 4 se suprapune parțial cu ariile naturale protejate ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernica.

6. Zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;  
- nu este cazul.

7. zonele cu o densitate mare a populație

Există diferențe între proiectul tehnic și acordul de mediu. Având în vedere casele din apropierea viitoarei autostrăzi, construite ulterior elaborării proiectului a aparut necesitatea extinderii zonelor în care sunt prevăzute panouri fonoabsorbante:

- km 48+050 – km 48+650 - dreapta, L= 600 m;
- km 47+600 – km 49+150 - stanga, L= 1550 m.

Se vor monta de o parte și de alta a autostrăzii panouri fonoabsorbante pe toată lungimea de intersecție a proiectului cu aria naturală protejată la km 49+460 – km 50+580 (stanga + dreapta).

8. Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic;

Pe loturile 2 și 4 ale autostrăzii de centură, partea de nord, nu sunt identificate situri arheologice sau situri importante din punct de vedere istoric și cultural.





### 3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;

Traseul Lotului 2 (km 20+000 - km 39+000) al Autostrăzii de Centură București, km 0+000 - km 100+900, partea de nord, se desfășoară pe teritoriul județului Ilfov, între DN 1 în dreptul localității Corbeanca până în DN 2, în dreptul localității Afumați. Amplasamentul proiectului nu s-a modificat de la data emiterii acordului de mediu.

Traseul Lotului 4 (km 47+600 - km 52+070) al Autostrăzii de Centură București, km 0+000 - km 100+900), partea de nord, se desfășoară pe teritoriul județului Ilfov între DN 3 (Orașul Pantelimon) și începutul nodului rutier A2 (București - Constanța) în dreptul localității Căldăraru.

Pentru realizarea lucrărilor pe loturile 2 și 4 ale autostrăzii de centură București nu sunt necesare demolări.

b) natura impactului;

Impactul generat de construcția Autostrăzii de Centura București este impact negativ, nesemnificativ, temporar și reversibil, cu excepția ocupării permanente de terenuri. În perioada de operare se manifestă impact pozitiv asupra mediului socio-economic, prin îmbunătățirea condițiilor de trafic din zona periurbană a Municipiului București, eliminarea traficului de tranzit din zona urbană, creșterea siguranței circulației, reducerea numărului de accidente. De asemenea, se va reduce semnificativ nivelul emisiilor în localitățile tranzitate în prezent de Centura București și la nivelul Municipiului București (având în vedere că o parte din autovehiculele care tranzitează Municipiul București vor folosi autostrada de centură).

Datorită utilizării unor tehnologii de lucru moderne, a unor materiale de construcție mai puțin agresive, perioadele de execuție se reduc considerabil față de tehnologia clasică, în consecință se reduce impactul potențial al proiectului. Principalele forme potențiale de impact identificate sunt:

- mișcări de terasamente, deblee și/sau ramblee cu excavații în traseu, care generează modificări în stratele superioare ale solului aducând și modificări ale peisajului natural;
- emisii de praf și noxe produse de gazele de eșapament de la motoarele puternice ale mijloacelor de transport și ale utilajelor;
- emisii de noxe de diferite tipuri cu ocazia executării lucrărilor de construcții cum ar fi: praf la betonări sau gaze în cazul betoanelor bituminoase.

Impactul negativ în perioada de execuție a Autostrăzii de Centură București

- perturbarea florei și faunei generată de nivelul zgomotului și al emisiilor de poluanți atmosferici în cadrul fronturilor de lucru și în zonele din vecinătatea acestora (uneori pe benzi laterale de câteva zeci de metri față de axul lucrărilor);
- schimbarea folosințelor actuale a suprafețelor de teren situate în ampriza drumului proiectat;
- ocuparea temporară a unor suprafețe de teren situate în amplasamentul drumurilor de acces, drumuri tehnologice, organizării de șantier etc.;
- disconfort prin poluare fonică, luminoasă, vibrații și emiterea de noxe, cauzat populației din așezările situate în apropierea șantierului. Distanța față de cea mai apropiată locuință este în jur de 50 m, mai aproape de traseul autostrăzii se găsesc depozite la 10 m.
- posibilitatea apariției unor conflicte sociale între populația din zonă și personalul muncitor, în timpul execuției lucrărilor.





Impactul generat în perioada de execuție este temporar și reversibil, cu excepția ocupării permanente a unor suprafețe de teren.

Impactul pozitiv în perioada de execuție a autostrăzii de centura București

- dezvoltarea unor activități economice legate de construcția Autostrăzii de Centură București;
- procurarea de materiale de construcții, elemente semi-fabricate sau prefabricate;
- crearea temporară de locuri de muncă pentru populația locală.

Impactul negativ în perioada de exploatare a Autostrăzii de Centura București

- ocuparea permanentă a unor suprafețe de teren, dar având în vedere ca la nivelul acestor suprafețe nu există habitate protejate sau zone de reproducere și de hrănire a faunei, impactul nu va fi semnificativ;
- creșterea nivelului de zgomot în zonele traversate de proiect, dar pentru diminuarea impactului, în zonele din vecinătatea localităților au fost propuse panouri fonoabsorbante, distanța minimă până la case fiind în anumite zone de 50 m.

Impactul pozitiv în perioada de exploatare a autostrăzii de centura București

- diminuarea pericolului de accidente;
- creșterea fluenței circulației și îmbunătățirea legăturilor între localități;
- reducerea nivelului emisiilor de poluanți atmosferici în localitățile traversate de Autostrada de Centură București.

c) natura transfrontalieră a impactului;

Având în vedere natura proiectului, localizarea acestuia și caracteristicile sale, nu există potențialul de generare a unor impacturi directe sau indirecte de natură transfrontalieră. Cea mai apropiată graniță a țării de proiect este situată la cca. 45 km de zona Cernica, respectiv la aproximativ 55 km de amplasamentul lotului 2.

d. intensitatea și complexitatea impactului;

Magnitudinea impactului este diferită în funcție de procesele tehnologice desfășurate, de condițiile atmosferice, de numărul de utilaje și echipamente aflate simultan în acțiune.

Magnitudinea impactului se va reduce proporțional cu îndepărtarea de sursele generatoare.

Executantul lucrării are responsabilitatea alegerii și dimensionării parcului auto și stabilirii fluxului lucrărilor de execuție astfel încât să se reducă impactul.

Impactul cu caracter local, manifestat în special prin zgomot se va manifesta pe durata construcției în zilele lucrătoare.

Impactul va fi redus, temporar, cu caracter local, manifestându-se în zona frontului de lucru și a organizării de șantier.

Executantului lucrării îi revine de asemenea, sarcina monitorizării activității de șantier în vederea respectării prevederilor legale privind protecția mediului.

e) probabilitatea impactului;

Impactul asupra mediului în perioada execuției lucrărilor de construcție a autostrăzii va fi temporar și reversibil, cu excepția ocupării permanente a unor suprafețe de teren (impact rezidual).





Cel mai probabil este impactul generat de zgomot și emisiile de pulberi în suspensie. În perioada de operare, impactul asupra mediului va fi în general pozitiv, mai ales asupra mediului socio-economic (prin reducerea timpului de tranzit și a numărului de accidente).

Pentru evitarea apariției unor forme de impact semnificativ este necesară:

- proiectarea și implementarea unor măsuri adecvate de evitare / reducere a impactului;
- evaluarea eficienței măsurilor implementate (monitorizare, evaluare impactului la finalizarea construcției și în primii ani de operare);
- implementarea unor măsuri suplimentare în cazul în care eficiența măsurilor deja implementate nu permite evitarea impactului semnificativ.

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;

Impactul va fi temporar și reversibil, fiind înregistrat numai în perioada execuției lucrărilor de construcție, cu excepția ocupării permanente a unor suprafețe de teren (impact rezidual).

Pentru perioada de exploatare impactul va fi pozitiv și continuu.

La finalizarea lucrărilor impuse prin proiect nu va exista impact rezidual, cu excepția ocupării permanente a unor suprafețe de teren.

Implementarea proiectului va contribui la îmbunătățirea infrastructurii rutiere, va facilita tranzitarea zonei analizate și va fi utilă dezvoltării economice și sociale a zonei.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Măsurile de prevenire, reducere, eliminare a unui posibil impact al proiectului, prevăzute în actele de reglementare, au ca scop prevenirea producerii unui impact semnificativ negativ asupra factorilor de mediu.

g) Motivele pe baza cărora s-a stabilit efectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

- traseul lotului 4 aferent părții de nord a autostrăzii se suprapune parțial cu ariile naturale protejate ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernica, pe care le traversează între km 49+500 și km 50+575. Pe acest interval este prevăzut un pod peste lacul Cernica. Distanța minimă dintre amplasamentul lotului 2 și limita ariilor protejate este de 5,4 km;
- **lungimea podului** peste Lacul Cernica s-a modificat cu cca 10 m față de proiectul tehnic inițial de la 1.273,80 m la 1.287,75 m;
- **modificarea soluției tehnice** de realizare a podului peste lacul Cernica propusă în versiunea inițială în sensul în care în timpul execuției lucrărilor se va produce o eliminare a unor suprafețe de habitat (pădure și stufăriș), precum și un deranj localizat și temporar a speciilor de interes comunitar;
- implementarea proiectului:
  - determina o **pierdere de 2 ha** de habitat din stufărișul/vegetația emersă de pe malul Lacului Cernica;
  - necesită **defrișarea** unei suprafețe de pădure prin care va trece autostrada de cca. 1 ha și fragmentarea acesteia în două trupuri (din fondul forestier al O.S. Brănești – din *habitatul 91Y0 Păduri dacice de gorun și carpen*);
  - presupune **pierderea a cca. 1 ha** din habitatul 315-Lacuri eutrofe naturale cu vegetație tip *Magnopotamion sau Hydrocharition*;
  - **diminuarea secțiunilor de curgere a apei, creșterea turbidității etc.;**





- poate duce la **pierderea potențială** a habitatului speciei țestoasei de apă europeană (*Emys orbicularis*) și a speciei de vidră (*Lutra lutra*) din habitatele acvatice și semi-acvatice din zona;
  - construcția și operarea autostrazii poate afecta **permeabilitatea** pentru speciile de faună, pierderea și alterarea habitatelor, creșterea riscul de mortalitate (coliziune cu traficul auto).
- necesitatea estimării:
- amplorii impactului potențial generat de execuția, respectiv punerea în funcțiune a proiectului „Autostrada de Centură București km 0+000 – km 100+900” asupra **obiectivelor specifice de conservare** ale speciilor și habitatelor din ariile naturale protejate de interes comunitar aflate în zona de influență a proiectului ROSPA0044 Gradistea - Caldarusani – Dridu și ROSAC0138 Pădurea Bolintin și a celor intersectate de acesta ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernic;
  - gradului de reducere a **permeabilității** zonei, cu potențial impact direct și indirect asupra **mobilității** speciilor de faună din ROSPA0122 Lacul și Pădurea Cernica și ROSCI0308 Lacul și Pădurea Cernic precum și a celor aflate în zona de influență a proiectului: ROSPA0044 Gradistea - Caldarusani – Dridu și ROSAC0138 Pădurea Bolintin;
  - identificarea **coridoarelor ecologice** aflate din zona de influență a proiectului și a impactului potențial generat de proiect asupra acestora;
  - impactului potențial asupra siturilor Natura 2000 aflate pe o distanță de minim 30 km față de proiect, cu rol în asigurarea **conectivității și/sau continuității ecologice**.

h) Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă:

- Administrația Bazinală de Apă Argeș – Vedea, Sistemul de Gospodărire a Apelor Ilfov – București, decide prin adresa nr. 3222/31.03.2023, înregistrată la ANPM cu nr. 8689/31.03.2023 că nu este necesară elaborarea studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă și conform informațiilor existente, lucrările propuse nu prezintă impact asupra corpurilor de apă.

Nerespectarea prevederilor prezentei decizii se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.

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 ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art.2 din Legea nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.





Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art.21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art.21 alin.(3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art.22 alin.(1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art.22 alin.(1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr.292/2018 *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului* și ale Legii nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Prezenta decizie conține 33 (treizeci și trei) pagini și a fost întocmită în 3 exemplare.

**PREȘEDINTE**

**Laurențiu Alexandru PĂȘTINARU**



Director DCPR  
Octavian PĂTRAȘCU

Director DCNB  
Mirela PANTILIE

Șef Serviciu SAEI  
Ciprian-Cătălin ȘOAVĂ

Șef Serviciu SPN  
Cristiana IORGULESCU

Întocmit: Camelia Toader - SAEI  
Marinela ROȘU - SAEI

