



AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Decizia etapei de încadrare
Nr..... din2020

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, înregistrată la ANPM cu nr. 11359/10.08.2020 și a analizării completărilor solicitate și depuse la documentație, în baza:

- 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;
- 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,

Agenția Națională pentru Protecția Mediului decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței comisiei de analiză tehnică din data de **07.10.2020 la APM Ilfov**, că, modificările proiectului: „Autostrada de Centură București km 0+000 – km 100+900”, propuse a fi amplasate pe teritoriul administrativ al județului Ilfov:

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

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului 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*";
- pct 1, lit. d) "*Împădurirea terenurilor pe care nu a existat anterior vegetație forestieră sau defrișare în scopul schimbării destinației terenului*"
- Modificările aduse proiectului se vor realiza în partea de sud a autostrăzii și nu vor intersecta arii naturale protejate sau alte zone de interes pentru conservare;
- Terenurile pe care se vor realiza modificările proiectului au preponderent categoria de folosință agricolă;



- Pentru modificările aduse proiectului de autostradă ANANP prin adresa 6930/12.10.2020 informează că avizul favorabil nr.01/ST B – IF din 08.11.2019. rămîne în vigoare;
- Administrația Bazinală de Apă Argeș – Vedea, Sistemul de Gospodărire a Apelor Ilfov – București, pe baza procesului verbal nr. 2582/MC/21.08.2020, întocmit de Comisia de Analiză Tehnică a Sistemului de Gospodărire a Apelor, a emis pentru prezentul proiect, avizul de gospodărire a apelor nr. 156 – IF/GR/01.09.2020, modificator al avizului de gospodărire a apelor nr. 275-IF/GR/19.11.2019 prin care s-a stabilit că nu este necesară elaborarea studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă;
- Nu se realizează lucrări de defrișare în interiorul ariilor naturale protejate;
- Modificările aduse tronsonului de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300 este situat la peste 7 km față de cea mai apropiată arie naturală protejată.

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, se vor realiza pe partea de sud a Autostrăzii de Centură București între km 69 + 000 – km 85 +300. Acest tronson are o lungime de 16,3 km, este situat în întregime în județul Ilfov și intersectează teritoriul a șapte unități administrativ-teritoriale (UAT): Vidra, Dărăști Ilfov, Cornetu, 1 Decembrie, Jilava, Măgurele, Bragadiru.

Terenul din zona amplasamentului acestui tronson este relativ plan și aproape orizontal, având o morfologie specifică zonelor de câmpie.

Traseul acestui tronson de autostradă începe din apropierea liniei CF 902 București - Giurgiu (km 70+600), trece prin localitățile Sintești și Jilava, unde intersectează DJ401A, traversează râul Sabar, după care intersectează DN 5, unde a fost prevăzut un nod rutier. După intersecția cu DN 5, traseul autostrăzii continuă în direcția nord-est, ocolind pădurea Jilava, traversează CF Port 1 Decembrie și apoi trece la nord de Dărăști, unde intersectează DJ401D. În continuare traseul autostrăzii se desfășoară aproape paralel cu râul Sabar, pe cca. 2 km, trece la sud de Măgurele și Bragadiru, unde intersectează printr-un nod rutier DN 6.

➤ Profilul longitudinal al autostrăzii s-a modificat în următoarele zone:

1. În zona Sintești, între km 71+000 – km 73+200, este propusă translatarea axului autostrăzii către nord – vest cu până la aproximativ 160 m în scopul evitării construcțiilor existente în zonă, unele dintre ele finalizate între momentul emiterii acordului de mediu nr. 4/23.05.2020 și momentul actual;
2. În zona sondei active de extracție OMV Petrom, aproximativ din dreptul km 83+600 – km 85+300, este propusă modificarea traseului prin translatarea cu până la aproximativ 58 m către sud – vest a axului. Propunerea de modificare a traseului are ca motivație evitarea sondelor de extracție OMV Petrom din această zonă. Prin modificarea traseului se evită lucrările de închidere a sondei active, ce ar putea implica creșteri ale costurilor proiectului, creșteri ale timpului de implementare a proiectului și un posibil impact adițional asupra mediului.

Traseul în profil longitudinal al autostrăzii prezintă elemente geometrice corespunzătoare unei viteze de proiectare de 140 km/h.



Linia roșie a traseului acestui tronson este fixată pe principiul realizării drumului în rambleu, principiu care oferă avantaje deosebite sistemului rutier prin evitarea totală a posibilității de acțiune a apei asupra structurii rutiere. Această soluție este utilizată chiar și în zonele de debleu prin aplicarea unui rambleu fals de minim 1,2 m.

➤ Profilul transversal al autostrăzii conform modificărilor

În zonele unde sunt necesare parapete pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300, platforma se lărgiște cu $2,0 \times 1,0 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$, rezultând o lățime totală a autostrăzii de 28,00 m.

Suplimentar față de prevederile acordului de mediu nr. 4/23.05.2020 , pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300, se vor utiliza următoarele profile transversale:

- În zona nodurilor, lățimea platformei autostrăzii este de 28,00 m, prin adăugarea unui metru la lățimea fiecărei benzi de staționare de urgență ($2,50 + 1,00 = 3,50 \text{ m}$), care se transformă în benzi de accelerare-decelerare;
- Pentru bretele la noduri:
 - În cazul când sunt prevăzute două benzi de circulație (circulație bidirecțională), lățimea platformei este de 9,00 m, cu următoarea alcătuire: parte carosabilă de 7,00 m și acostamente de $2 \times 1,00 = 2,00 \text{ m}$;
 - În cazul când este prevăzută o singură bandă de circulație, lățimea platformei este de 6,00 m, cu următoarea alcătuire: parte carosabilă de 4,00 m și acostamente de $2 \times 1,00 = 2,00 \text{ m}$;
 - În zonele unde sunt necesare parapete, platforma se lărgiște cu $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$.
- Pe drumurile naționale și județene, precum și pe alte drumuri:
 - Drumuri naționale cu patru benzi de circulație:
 - lățime platformă: 17,00 m;
 - parte carosabilă: 14,00 m;
 - acostamente $2 \times 1,50 \text{ m} = 3,00 \text{ m}$;
 - Drumuri naționale cu două benzi de circulație și drumuri județene:
 - lățime platformă: 9,00 m;
 - lățime parte carosabilă: 7,00 m;
 - acostamente $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$;
 - Pe drumurile comunale și rampele pasajelor drumurilor de exploatare și agricole:
 - lățime platformă: 8,00 m;
 - lățime parte carosabilă: 6,00 m;
 - acostamente $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$;
 - Pe drumurile agricole și de exploatare:
 - lățime platformă: 5,00 m;
 - lățime parte carosabilă: 4,00 m;
 - acostamente $2 \times 0,50 \text{ m} = 1,00 \text{ m}$.



➤ Viteza de proiectare

Elementele geometrice în plan ale traseului autostrăzii pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 au fost proiectate pentru viteza de 140 km/h, conform prevederilor Normativului PD162-2002 și standardelor TEM, iar geometria bretelelor asigură o viteză de 40 km/h. Aceste valori se încadrează în intervalele prevăzute în acordul de mediu nr. 4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr.166/09.12.2019.

➤ Terasamente

Volumele de terasamente aferente tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300 sunt:

Nr. crt.	Terasamente	Aferente tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300 (m3)
1.	Decopertare până la strat vegetal	185.747
2.	Săpătură corp drum	161.124
3	Săpătura în gropi de împrumut	3.220.190
4	Umplutură corp drum	1.329.299

➤ Structura rutieră

○ Pe autostradă:

5 cm beton asfaltic de uzură;
6 cm binder de criblură;
12 cm mixtură asfaltică;
25 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
30 cm balast;
20 cm strat de formă din balast.

○ Pe zona mediană a autostrăzii:

5 cm beton asfaltic uzură;
12 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
balast;
20 cm strat de formă din balast.

○ Pe bretele la noduri și drumuri naționale:

4 cm mixtură asfaltică stabilizată;
5 cm beton asfaltic deschis cu criblură;
8 cm anrobat bituminos cu criblură pentru strat de bază;
25 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
25 cm balast;
15 cm strat de formă din balast.

○ Pe Breteaua G de pe nodul rutier DN5:

4 cm mixtură asfaltică stabilizată;
6 cm beton asfaltic deschis cu criblură;
12 cm anrobat bituminos cu criblură pentru strat de bază;
25 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
25 cm balast;
15 cm strat de formă din balast.

○ Pe drumuri clasa tehnică III – drumuri județene:

4 cm beton asfaltic;
5 cm binder de criblură;



6 cm mixtură asfaltică;
15 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
20 cm balast;
15 cm strat de formă din balast.

- Pe drumuri clasa tehnică IV – drumuri comunale:

4 cm beton asfaltic;
6 cm mixtură asfaltică;
20 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
25 cm fundație din balast.

Drumuri clasa tehnică V:

25 cm balast.

- Noduri rutiere

Pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 vor fi amenajate două noduri rutiere de tip trompetă dublă, la intersecția cu drumuri naționale, astfel:

- La intersecția cu DN 5 București – Giurgiu, la km 74+900;
- La intersecția cu DN 6 București – Alexandria, la km 84+100.

Aceste noduri asigură toate relațiile de circulație fără conflicte ale fluxurilor de circulație.

Geometria bretelelor asigură o viteză de 40 km/h. Bretelele nodurilor au fost prevăzute a fi realizate atât cu circulație unidirecțională, cât și bidirecțională.

Pentru a spori vizibilitatea pe autostradă și pentru a nu îngreuna manevrele participanților la trafic în timpul nopții, s-a prevăzut iluminarea zonei nodurilor rutiere.

- Lucrări de artă

Lățimea părții carosabile pentru toate lucrările de artă pe autostradă, între parapetele interioare ale unui sens de circulație, este de 12,00 m (corespunzătoare a 3 benzi de circulație pe sens), între cele două sensuri existând un spațiu median de 3,00 m.

Peste autostrada de centură, pasajele proiectate au partea carosabilă de 7,80 m lățime pe drumuri naționale (cu două benzi de circulație), județene și comunale și două trotuare denivelate cu lățimea de 1,50 m fiecare, iar pe drumurile de exploatare partea carosabilă va fi de 7,00 m lățime și câte două coronamente de 0,75 m fiecare.

Pasajele din zona nodurilor au partea carosabilă de minim 9,00 m lățime și două coronamente de 0,75 lățime fiecare.

Înălțimile de gabarit rutier pentru pasajele denivelate sunt următoarele:

- pasaje peste autostradă la traversarea de drumuri naționale, județene și comunale – 5,50 m;
- înălțimea liberă sub poduri, până la nivelul maxim al apelor de viitură cu asigurare de 2% pe pârâurile și râurile traversate – min. 1,0 m.



Pozițiile kilometrice și lungimile podurilor și pasajelor

Nr. crt.	Denumirea lucrării	Situatie modificată	
		Poziție (km)	Lungime (m)
1.	Pod pe autostradă peste canal de irigații	72+446,78	41,02
2.	Pod pe autostradă peste râul Sabar	73+518	82,20
1.	Pasaj peste CF 902	Nu sunt modificări	
2.	Pasaj pe DJ 401 peste autostradă	72+156 (72+073,63)	78,00
3.	Pasaj pe DE peste autostradă	73+446	78,00
4.	Pasaj pe autostradă peste DN 5	74+876	280,00
5.	Pasaj pe bretea peste DN5	0+401,85	78,00
6.	Pasaj pe autostradă peste CF București - port 1 Decembrie	Nu sunt modificări	
7.	Pasaj pe DC 101 (DJ 400) peste autostradă	78+340	78,00
8.	Pasaj pe DE deviat peste autostradă	79+240	78,00
9.	Pasaj pe DC19 peste autostradă	80+275	78,00
10.	Pasaj pe DC20 peste autostradă	83+002	78,00
11.	Pasaj pe bretea peste autostradă	84+096	78,00
12.	Pasaj pe autostrada peste DN 6	84+535	202,30
13.	Pasaj pe bretea peste DN6	0+508	78,00

Modificări în amplasarea și deschiderea podețelor casetate

Nr. crt.	Situatie modificată		
	Poziție kilometrică	Lungime (m)	Înălțime (m)
1.	69+153,42	2	2
2.	70+043,02	5	3
3.	74+015,40	2	2
4.	74+599,80	2	2
5.	75+427,00	2	2
6.	76+100,08	2	2
7.	77+475,35	2	2
8.	78+201,15	2	2
9.	78+657,58	2	2
10.	79+034,00	2	2
11.	79+565,20	2	2
12.	80+320,00	2	2
13.	80+703,00	2	2
14.	82+013,50	2	2
15.	83+015,00	2	2
16.	83+387,05	2	2
17.	84+043,81	2	2



Podetele casetate conform modificărilor

	Situatie modificată			
	Poziție kilometrică	Zona	Lungime (m)	Înălțime (m)
1.	0+096,17	Bretea - A	2	2
2.	0+294,02	Bretea - A	2	2
3.	0+640	Bretea - A	2	2
4.	1+210,54	Bretea - A	2	2
5.	1+474,30	Bretea - A	2	2
6.	0+162,74	Bretea - D	2	2
7.	0+097,81	Bretea-C	2	2
8.	0+650,00	Bretea-A	2	2
9.	0+732,86	Bretea-A	2	2
10.	1+311,83	Bretea-A	2	2
11.	1+582,74	Bretea-A	2	2
12.	1+698,82	Bretea-A	2	2
13.	0+196,02	Bretea-D	2	2
14.	0+146,25	Bretea-E	2	2
15.	0+226,59	Bretea-E	2	2
16.	0+276,00	Bretea-E	2	2
17.	0+318,00	Bretea-E	2	2
18.	0+352,70	Bretea-G	2	2
19.	0+164,45	Bretea-F	2	2
20.	0+096,84	Bretea-F	2	2
21.	0+161,62	Bretea-H	2	2

Podete tubulare suplimentare la drumurile agricole sau canale ANIF și pozițiile kilometrice ale acestora

Nr. crt.	Poziție kilometrică		Diametru (mm)	Observații
	km	Zona		
1.	73+580,00	Drum agricol	600	Stânga
2.	73+600,00	Drum agricol	600	Dreapta
3.	0+210,00	Drum exploatare DE 79+200	1000	Drum exploatare
4.	0+620,00	DC20 - drum agricol - canal ANIF	1000	Dreapta
5.	0+300,00	Bretea G - drum agricol - canal ANIF	600	Dreapta
6.	1+600,00	Bretea A - drum agricol - canal ANIF	800	Stânga
7.	82+010,00	Drum agricol de pământ paralel cu râul Sabar	1000	Dreapta
8.	84+555,00	Drum agricol - Canal ANIF	600	Sub pasaj DN6
9.	84+555,00	Drum agricol - Canal ANIF	600	Dreapta
10.	84+600,00	Drum agricol - Canal ANIF	600	Stânga



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

7

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

➤ Colectarea și evacuarea apelor

Modificări ale sistemului de colectare, evacuare și preepurare a apelor

Componentă	Situație modificată
Colectarea apelor meteorice	<p>Lucrări care asigură scurgerea apelor meteorice către emisar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • șanțuri cu secțiune pereată la marginea amprizei; • podețe (cu deschidere de 2 m și 5 m); • rigole de acostament din elemente prefabricate; • casiuri de descărcare a apelor de pe suprafața autostrăzii în cazul rambleelor înalte, a rampelor podurilor și pasajelor; • rigole pereate în zona mediană a autostrăzii în cazul curbilor amenajate. <p>Lucrări pentru depoluarea apei înaintea descărcării în emisar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Având în vedere noile cerințe ale Legii apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, este propusă înlocuirea bazinelor de dispersie a apelor cu bazine de retenție. Astfel, față de soluțiile cuprinse în Acordul de mediu, sunt prevăzute 15 bazine de retenție în zonele în care nu există emisari.
Soluții de preepurare a apelor pluviale	<p>Sunt prevăzute soluții pentru preepurarea apelor pluviale, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20 de bazine decantoare / separatoare de hidrocarburi pe autostradă; • 5 bazine decantoare / separatoare de hidrocarburi pe bretele; • 15 separatoare de hidrocarburi pentru bazinele de retenție.

În vederea drenării și evacuării apelor din sistemul rutier s-a prevăzut prelungirea stratului granular pâna la marginea platformei pentru a permite apelor infiltrate în fundație descărcarea pe taluzuri sau în dispozitivele de scurgere din lungul autostrăzii.

La baza taluzelor de rambleu sunt propuse șanțuri trapezoidale, din beton, pentru colectarea apelor pluviale din zona autostrăzii, pe întreaga lungime a autostrăzii (stânga și dreapta).

Apele de pe platforma autostrăzii vor fi colectate prin rigole de acostament din beton și descărcate pe taluz, în șanțuri, prin casiuri amplasate conform calculului de capacitate hidraulică a rigolei.

Lungimea de șanțuri pe tipuri de șanțuri folosite pentru sistemul de colectare a apelor aferente tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300

Autostradă și noduri rutiere		
Nr. crt.	Tip șanț	Lungime (m)
1	tip 1	32514,05



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

2	tip 2	5805,26				
3	tip 3	7407,10				
4	tip 4	370,34				
Aplicabilitate rigolă acostament autostradă						
Nr. crt.	Stânga			Dreapta		
	km început	km sfârșit	Lungime (m)	km început	km sfârșit	Lungime (m)
1	69+000	70+490	1490	69+000	70+490	1490
2	70+660	72+400	1740	70+660	72+370	1710
3	72+450	73+505	1055	72+420	73+525	1105
4	73+590	74+880	1290	73+610	74+865	1255
5	75+170	76+860	1690	75+150	76+860	1710
7	77+030	84+540	7510	77+030	84+540	7510
8	84+740	85+300	560	84+740	85+300	560
Total			15335	Total		15340

rigolă mediană aferent tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300

Nr. crt.	km început	km sfârșit	Lungime (m)
1	71+644	72+392.00	747,86
2	72+427	72+494	67,00
3	74+809	74+878	68,35
4	75+195	76+865	1670,00
5	77+023	78+126.57	1103,57
Total			3656,78

➤ Dotări ale autostrăzii

Pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 sunt prevăzute următoarele dotări:

- Centru de Întreținere și Coordonare (CIC);
- Parcare de scurtă durată (PS).

Poziția CIC a fost mutată față de poziția menționată din acordul de mediu, acesta fiind mutat în interiorul nodului rutier DN5 la km 74+900, în timp ce parcare de scurtă durată a rămas la aceeași poziție kilometrică. S-a urmărit amplasarea optimă față de rețelele existente (rețele de alimentare cu apă și canalizare, rețele electrice, rețele telefonice, rețele de drumuri obișnuite, etc.), precum și reducerea suprafeței ocupate de coridorul de expropriere.

Din punct de vedere al utilării, în cazul ambelor obiective soluția de gestionare a apelor uzate a fost modificată, stația de epurare fiind înlocuită cu bazin etanș vidanjabil. S-a recurs la această soluție întrucât în zona obiectivelor nu există emisari naturali în care să se poată evacua apele uzate epurate. Se renunță astfel și la stația de pompare și conducta refulare ape uzate la emisar. De asemenea, suplimentar față de prevederile acordului de mediu, CIC-ul va fi utilat suplimentar cu platformă de spălare.

Componentă	Situație modificată	
	Poziție kilometrică	Utilare
CIC	km 74+900, în interiorul nodului	Față de prevederile Acordului de mediu, CIC-ul va fi utilat suplimentar cu platformă de spălare. Se înlocuiește stația de epurare cu un bazin etanș



Componentă	Situatie modificată	
	Poziție kilometrică	Utilare
	rutier DN5	vidanjabil. Se elimină stația de pompe și conducta refulare ape uzate la emisar.
Parcare de scurtă durată	Nu sunt modificări	Se înlocuiește stația de epurare cu un bazin etanș vidanjabil. Se elimină stația de pompe și conducta refulare ape uzate la emisar.

➤ Suprafețe de pădure necesar a fi defrișate conform modificărilor aduse proiectului

Ca urmare a modificărilor proiectului și clarificării situației fondului forestier în zona acestuia, suprafața necesar a fi scoasă din fondul forestier pe acest tronson în zona nodului rutier DN5 (km 74+900) este de 26895 m², conform Avizului de principiu favorabil nr. 2670/C.R./28.05.2020 emis de R.N.P. Romsilva – Direcția Silvică Ilfov (atașat în copie la prezentul Memoriu). În tabelul de mai jos sunt prezentate defalcăt suprafețele de păduri afectate de proiect, conform Avizului R.N.P. Romsilva.

Situația suprafețelor forestiere din zona nodului rutier DN5

Deținătorul	Unitatea de producție/Unitatea Amenajistică	Suprafața avizată pentru scoaterea definitivă din Fondul Forestier Național	Suprafața ce aparține Fondului Forestier Proprietate Publică (m ²)	Suprafața de defrișat (m ²)	Suprafață ce va rămâne nedefrișată (m ²)
Ocolul Silvic București	UP V Jilava/ UA18	8586	0	8586	0
	UP V Jilava/ UA19	18309	2474	13714	4595

Din suprafața totală necesar a fi scoasă din fondul forestier se vor defrișa 22300 m², restul de 4595 m² reprezentând o suprafață în care nu se va interveni cu lucrări, situată în interiorul nodului rutier DN5.

Lucrările aferente tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300 nu includ defrișarea unor suprafețe din interiorul ariilor naturale protejate. Acest tronson este situat la peste 7 km față de cea mai apropiată arie naturală protejată.

Exploatarea lemnului se va face de către o firmă specializată și atestată în lucrări de exploatare forestiere. Aprobarea documentațiilor tehnice de scoatere definitivă din fondul forestier național se va face cu acordul Direcțiilor Silvice.

Execuția lucrărilor de defrișare presupune următoarele activități:

- împărțirea parchetului în compostate, marcarea arborilor, stabilirea direcției de doborâre a arborilor și eliberarea locului de cădere a acestora, alegerea și amenajarea drumurilor de acces, stabilirea și amenajarea depozitului primar;



- delimitarea incintelor de lucru trebuie făcută riguros prin trasare pentru care se recomandă utilizarea de echipamente pentru măsurători terestre și cadastru de generație recente de tipul GPS-uri de precizie (inclusiv în dublă frecvență), stații totale, nivele, planimetre, stații de lucru;
- doborârea, curățarea de crengi și fasonarea parțială a arborilor cu ajutorul motofierăstraielor, topoarelor și tapinelor;
- colectarea de la cioată prin târâre a trunchiurilor, a coroanelor secționate și a arborilor cu părți din coroană cu ajutorul tractoarelor echipate cu trolu și sapă, al tapinelor și topoarelor;
- încărcarea și transportul lemnului fasonat din depozitul primar la depozitul final cu autovehicule speciale;
- curățarea parchetului de resturi lemnoase, crengi și depozitarea în grămezi sau șiruri;
- fasonarea, sortarea și depozitarea masei lemnoase în depozite primare cu ajutorul motofierăstraielor, topoarelor, tapinelor;
- transportul lemnului fasonat din depozitele primare în depozitele finale cu mijloace de transport speciale. Masa lemnoasă colectată se sortează în trei sortimente: trunchiuri (bușteni), crengi, resturi nevalorificabile de exploatare.

Pentru execuția lucrărilor de defrișare vor fi folosite o gamă de utilaje adecvate tehnologiei de defrișare și personal ce are calificarea corespunzătoare lucrărilor ce se execută.

➤ Demolări

Ca urmare a modificărilor proiectului și modificării situației din teren, pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 sunt necesare următoarele lucrări de demolare:

- km 74+900: parcare și clădire aferentă, necesar a fi demolate pentru realizarea CIC;
- km 78+050: imobil, necesar a fi demolat pentru realizarea parcării de scurtă durată.
- km 84+600: 2 clădiri-anexă necesar a fi demolate pentru realizarea nodului rutier ce face legătura cu DN6 în zona Cornetu-Bragadiru.

➤ Lucrări hidrotehnice

Tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 traversează următoarele cursuri de ape și canale:

- valea Mamina (Cocioc) la km 70+043,02;
- râul Sabar la km 73+518;
- canal de irigații la km 72+446,78.

În cadrul proiectului au fost prevăzute următoarele tipuri de lucrări hidrotehnice:

- Pentru apărarea rambleului autostrăzii și a malurilor râului Sabar au fost prevăzute lucrări de protecție ce constau în gabioane și perete din dale de beton turnate pe loc armate cu plasa de Buzău.
- Lucrare Hidrotehnică Tip 1 – pereu din dale de beton turnate pe loc. Pentru protejarea rambleului drumului la nivele cu asigurarea de calcul de 2%, atunci când drumul este situat în albia majoră a râului, s-a prevăzut un pereu din dale de beton turnate pe loc armate cu plase de Buzău de 15 cm grosime. Acesta se sprijină la baze pe grinde din beton.



- Lucrare Hidrotehnică Tip 2 – pereu din dale beton turnate pe loc și zid din gabioane. Lucrarea se aplică pe zonele unde traseul autostrăzii se apropie de albia minoră a râului. Aceasta este o soluție de apărare compusă dintr-un zid de gabioane pentru protecția malului albiei minore și un pereu pentru protejarea rambleului centurii București amplasat în albia majoră a râului. Zidul de gabioane are o înălțime variabilă cuprinsă între 1,5-3,0 m și este așezat pe o saltea de gabioane de 5,0 m lungime. Protecția rambleului s-a prevăzut a se executa cu un pereu din dale de beton turnate pe loc, sprijinite pe o grindă din beton. Pereul are grosimea de 15 cm și este armat cu o plasă de Buzău.

Aplicabilitatea lucrărilor hidrotehnice

Nr. crt.	TIP 1			TIP 2		
	km început	km sfârșit	Lungime	km început	km sfârșit	Lungime
1	69+963	70+086	123	84+000	85+000	1000
2	80+300	84+000	3700			
3	85+000	85+300	300			
Total			4123	Total		1000

Lucrări de relocare și protejare a rețelelor de utilități

Relocări ale rețelelor electrice – se vor reloca rețele electrice în următoarele puncte:

Locație	Tip rețea	Beneficiar
km 70+550	LEA și LES	ECOSUD SA
km 71+700 – km 72+600	LEA + LES MT PUI	E-Distribuție Muntenia SA
	LEA JT si Branșament monofazat aerian	
km 75+000	LEA MT COPACENI	
	Racord 20kV PTA 25kVA-nr.20449	
km 78+350	LES MT PUI	
km 79+200 – km 79+500	LEA MT PUI	
	Racord 20kV PTA 20555	
km 80+300	LEA+LES MT PUI	
	PTAb 2376	
	LES MT – PT Nica Prod	
	LEA JT din PTAb 2376	
km 84+600 – km 85+300	LEA MT + LES MT - NH5	
	Racord MT – PT20052	
	Racord 20kV PT2656	
	LEA JT	
km 79+300	LEA JT din PTAb 2376	Petrom SA
km 80+000	LEA JT din PTAb 20555	
km 78+300	Rețea electrică de iluminat exterior	Primăria Dărăști

Pentru realizarea proiectului va fi necesară proiectarea unor rețele electrice de înaltă tensiune în următoarele locații:

- km 69+381 - LEA 110 kV simplu circuit Jilava Colibași;



- km 70+473 - LEA 110 kV triplu circuit Domnești - Jilava, Domnești - Mașini Grele și Jilava – Copăceni;
- km 72+464 - LEA 110 kV triplu circuit Domnești - Jilava, Domnești - Mașini Grele și Jilava – Copăceni;
- km 0+086 - pasaj Dărăști Ilfov – Aluniș - 110 kV dublu circuit Domnești - Jilava, Domnești - Mașini Grele;
- km 78+606 - LEA 110 kV dublu circuit Domnești - Jilava Domnești - Mașini Grele;
- km 82+678 - LEA 110 kV simplu circuit Domnești – IFA;
- km 85+007 și bretele de intrare / ieșire DN6 - LEA 110 kV cvadruplu circuit Domnești - Jilava, Domnești - IFA, Domnești - Mașini Grele și Domnești Mihăilești;
- km 72+947 - LEA 110 kV simplu circuit Jilava – Copăceni;
- km 72+740 - LEA 400 kV simplu circuit Domnești - București Sud;
- km 73+048 - LEA 400 kV simplu circuit Slatina - București Sud;
- km 0+517 - LEA 400 kV simplu circuit Slatina - București Sud pasaj drum comunal;
- km 0+185 și autostrada km 78+478 - LEA 400 kV simplu circuit Slatina - București Sud traversare pasaj drum Aluniș-Dărăști Ilfov;
- km 78+295 - LEA 400 kV simplu circuit Domnești - București Sud;
- km 1+148 și km 0+175 - 400 kV simplu circuit Domnești - București Sud traversează drumul de intrare/ieșire autostrada - DN6;
- km 0+300 și km 14+392 - LEA 400 kV simplu circuit Domnești - București Sud în zona studiată traversează drumul de intrare/ieșire autostrada - DN6 și drumul DN6;
- km 84+765 - LEA 400 kV simplu circuit Domnești - București Sud.

Relocări ale rețelelor de distribuție a gazelor naturale – se vor reloca/ dezafecta rețele de distribuție a gazelor naturale în următoarele puncte:

Locație	Tip intervenție	Beneficiar
km 71+200 – km 71+300	Mutare și protejare a rețelelor	Distrigaz Sud Rețele
km 72+100 – km 72+200		
km 74+500 – km 75+000		
km 80+200 – km 80+300		
Bretea DN6 (E70)		
km 85+100 – km 85+200	Dezafectare a rețelelor	
km 71+200 – km 71+300		
km 72+100 – km 72+200		
km 74+900 – km 75+000		
km 80+200 – km 80+300		
Bretea DN6 (E70)		
km 85+100 – km 85+200		

Relocări ale rețelelor de canalizare. Este prevăzută realizarea de lucrări de mutare și protejare a rețelelor între km 84+600 – km 84+700, la rețeaua de canalizarea aparținând companiei Apă – Canal Ilfov SA.

Relocări ale rețelelor de telecomunicații – va fi necesară intervenția asupra următoarelor rețele de telecomunicații:



Locație actuală	Poziție relocare	Beneficiar
km 72+100 pe lângă DJ401A – zona Sintești	km 72+030	Telekom Romania Communications SA
km 74+960 pe lângă DN5 – zona Jilava	km 74+980	
km 78+330 pe lângă DC101	km 78+320	
km 84+700 – pe lângă DN6 – zona Bragadiru	km 84+700	
km 84+700 – pe lângă DN6 – zona Bragadiru	km 84+700	Orange Romania SA
km 78+330 - pe lângă DC 101	km 78+320	RDS – RCS SA
km 84+700 - pe lângă DN6 – zona Bragadiru	km 84+700	
km 75+000 – km 75+000	km 74+970	UPC SA
km 84+700- pe lângă DN6 – zona Bragadiru	km 84+700	

Relocări ale conductelor de irigații. Lucrări de mutare și protejare a rețelelor și instalațiilor existente sunt necesar a fi realizate la următoarele locații:

- km 72+480; km 78+770; km 80+180; km 80+300; km 80+700; km 81+500; km 82+300; km 82+850; km 83+000.
- Lucrări pentru siguranța circulației

Pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 au fost aduse sunt detalii suplimentare.

Se vor prevedea parapete de siguranță pe toată lungimea tronsonului, pe toate structurile ce supratraversează autostrada, cât și pe bretelele nodurilor rutiere în conformitate cu standardele și bunele practici în materie de siguranța traficului conform AND593/2012.

Parapeții de siguranță ce vor fi dispuși pe autostradă pot fi împărțiți în două tipuri:

- a. Parapeți pe marginea platformei autostrăzii;
- b. Parapete pe zona mediană: va fi utilizat un parapete de protecție cu nivel de protecție H2.

Pe poduri și pasaje se vor utiliza parapete de protecție cu nivel de protecție H4b.

De asemenea sunt prevăzuți parapete metalici pe lungimea rampelor pasajelor, în curbele periculoase.

Pentru situațiile de urgență și intervenție s-au prevăzut treceri peste banda mediană dispuse înainte și după podurile și pasajele mai mari de 300 m și la intervale de cca. 5 km între ele. Pe acest tronson de autostradă sunt 4 zone de trecere peste zona mediană cu parapete demontabil cu lungime de 161 m:

- 71+200 – 71+361 – tip H2 demontabil;
- 73+700 – 73+861 – tip H2 demontabil;
- 76+000 – 76+161 – tip H2 demontabil;
- 82+300 – 82+461 – tip H2 demontabil.

Intersecții denivelate fără acces la autostradă – drumuri agricole balastate pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300

Nr.	Tip Drum	Poziție față de autostradă	Lungime drum agricol din
-----	----------	----------------------------	--------------------------



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

14

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

crt.		Stânga	Dreapta	balast
1.	Drum Agricol	70+548	70+548	118,864 m
2.	Drum Agricol	70+585	70+585	48,353 m
3.	Drum Agricol	72+075-72+425	-	400,517 m
4.	Drum Agricol	-	14+207 (Bretea A DN5) – 0+310 (Bretea D DN5)	402,704 m
5.	Drum Agricol	-	78+314 (paralel cu DJ401D)	261,788 m
6.	Drum Agricol	-	79+110-79+210	151,114 m
7.	Drum Agricol	-	80+300-83+020	3121,779 m
8.	Drum Agricol	80+240-82+960	-	3076,901 m
9.	Drum Agricol	84+160-84+560	-	621,644 m
10.	Drum Agricol	-	84+560-84+610	167,998 m

Restabiliri legături rutiere pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300

Număr intersecții denivelate				
Nr. crt.	km	Tip structura	Tip drum	Lungime drum
1.	72+156,51	Pasaj subteran	DJ401 A – Drum județean	449,42
2.	73+462,47	Pasaj subteran	DE – Drum de exploatare	1132,718
3.	78+340,16	Pasaj suprateran	DJ400 – Drum județean	638,91
4.	79+200,00	Pasaj suprateran	DE – Drum de exploatare	646,40
5.	80+280,00	Pasaj suprateran	DC 19 – Drum comunal	646,47
6.	82+288,53	Pasaj suprateran	DC 20 – Drum comunal	694,085

➤ Împrejmuire

Împrejmuirea autostrăzii se va realiza cu gard cu înălțimea $h = 1,50$ m pentru zonele curente și $h = 1,80$ m pentru zonele în care sunt traversate păduri.

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

✓ Pe tronsonul analizat, autostrada intersectează drumurile naționale DN5 și DN6 care vor fi legate de viitoarea autostradă, precum și calea ferată CF 902 București - Giurgiu.

✓ În zona tronsonului analizat, pe intervalul km 84+100 – km 85+300 se află un grup de sonde de extracție a țițeiului ce aparține de OMV Petrom. În vederea evitării unui impact cumulativ asupra mediului ca urmare existenței acestor obiective în aria de implementare a proiectului, traseul autostrăzii a suferit modificări față de varianta din Acordul de mediu nr. 4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019, prin deplasarea axului către sud-vest cu aproximativ 58 m.

➤ Lucrări de semnalizare și marcaje

Pentru tronsonul de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300, sunt aduse detalii suplimentare și anume:

S-au prevăzut mai multe tipuri de marcaje:

- longitudinale (pentru separarea sensurilor de circulație, delimitarea benzilor de circulație, delimitarea părții carosabile, etc.);



- transversale (pentru stabilirea locurilor de oprire, marcarea sectoarelor de drum pe care trebuie redusă viteza, pentru ghidare, săgeți și inscripții, marcaje laterale pe lucrările de artă, marcaje speciale, etc.).
- Sistemul de comunicații al autostrăzii

Pentru sporirea siguranței participanților la trafic s-a propus un sistem de monitorizare care să efectueze următoarele operații:

- monitorizarea traficului prin camere într-un sistem TV cu circuit închis;
- monitorizarea condițiilor meteo – stații;
- monitorizarea semnalizărilor;
- transmiterea informațiilor în timp util către controlorii de trafic sau către panourile de mesaje variabile;
- stații de contorizare;
- sistem de comunicații prin radio între vehiculele de patrulare și CIC.

➤ Iluminatul pe autostradă

Se vor ilumina toate nodurile, intersecțiile și structurile cu o lungime mai mare de 100 m.

Stâlpii de iluminat se vor proteja cu parapet, iar la amplasarea lor în teren se va avea în vedere ca aceștia să nu obtureze vizibilitatea asupra indicatoarelor rutiere.

Sistemul de telegestiune a iluminatului rutier are rolul de a monitoriza, comanda și controla de la distanță punctele de aprindere și aparatele de iluminat, într-un mod facil, pentru a permite efectuarea de intervenții prompte în caz de defect, dar și reducerea costurilor aferente consumului de energie electrică și a mentenanței.

➤ 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-Europeană 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. Setul minim de servicii de informare a participanților la trafic și managementul rețelei rutiere, necesar pentru Rețeaua Trans-Europeană de Transport Rutier, va conține:

- 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 parcărilor pentru vehicule de transport marfă;
- Servicii de taxare și control al accesului pe autostradă;
- Servicii de monitorizare și control al greutății și gabaritului vehiculelor;
- Servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii.

➤ Lucrări pentru protecția mediului

Panouri fonoabsorbante

Conform Acordului de mediu					Panouri propuse în faza actuală				
Parte a autostrăzii	Poz. km panouri	Lungimea (m)	Înălțimea (m)	Observații	Parte a autostrăzii	Poz. km panouri	Lungimea (m)	Înălțimea (m)	Observații
Vidra (Sintești)									
Stânga	km 71+750- km 71+900	15 0	2		Stânga	km 71+900 - km 72+300	400	2	A fost inclusă o zonă mai mare de protecție
Dreapta	km 71+700 - km 72+400	70 0	2		Dreapta	km 71+900 - km 72+500	600	2	Pe intervalul 71+700-71+900 nu există receptori sensibili
Jilava									
-					Dreapta	km 73+700 - km 73+900	200	2	Protejează un șir de clădiri situate pe malul râului Sabar
Pădure									
-					Stânga	km 75+500 - km 76+000	500	2	Prevăzute pentru pădurea Jilava. Panourile sunt prevăzute atât pe partea stângă cât și pe partea dreaptă, atât pentru protejarea faunei cât pentru reducerea riscului de coliziune pentru speciile care se deplasează în zbor.
-					Dreapta	km 75+500 - km 76+000	500	2	
Dărăști-Ilfov									
-					Stânga	km 77+700 - km 78+200	500	2	Prevăzute pentru o zonă din localitatea



Conform Acordului de mediu					Panouri propuse în faza actuală				
Parte a autostrăzii	Poz. km panouri	Lungimea (m)	Înălțimea (m)	Observații	Parte a autostrăzii	Poz. km panouri	Lungimea (m)	Înălțimea (m)	Observații
									Dărăști-Ilfov unde s-au construit case
					Dreapta	km 78+250 – km 78+350	100	2	Prevăzute pentru o casă în zona de intersecție cu DJ401D
1 Decembrie									
Stânga	km 74+250 – km 74+950	700	2	Panourile prevăzute în Acordul de mediu protejează ferma situată la sud					Nu mai sunt necesare, zona rezidențială din localitatea 1 Decembrie nu este intersectată de zona de influență considerată (400 m față de limita autostrăzii)
Dreapta	km 74+660 -km 75+160	500	2	Panourile prevăzute pe acest segment protejează parcare de tiruri de pe DN5					
Măgurele									
Stânga	km 79+850- km 80+400	550	2	Prevăzut zona rezidențială din localitatea Dumitrana (UAT Măgurele)	Stânga	km 80+100 – km 80+800	700	2	A fost necesară extinderea panourilor datorită dezvoltării unui cartier rezidențial în localitatea Dumitrana
Bragadiru									
Stânga	km 84+990 – km 85+650	660	2	Prevăzut pentru zona rezidențială din localitatea Cornetu	Stânga	km 83+200 – km 84+990	1790	2	A fost necesară extinderea panourilor datorită extinderii zonei locuite
Dreapta	km 84+450 – km 85+250	800	2	Panourile propuse în Acordul de mediu pe acest segment deserveșc în unele zone (84+450-84+700 și	Dreapta	km 83+800 - km 84+450	650	2	A fost exclusă zona industrială prevăzută în Acordul de mediu
					Dreapta	km 84+700 – km 85+200	500	2	



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

18

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Conform Acordului de mediu					Panouri propuse în faza actuală				
Parte a autostrăzii	Poz. km panouri	Lungimea (m)	Înălțimea (m)	Observații	Parte a autostrăzii	Poz. km panouri	Lungimea (m)	Înălțimea (m)	Observații
				85+000-85+250) exclusiv obiective industriale					
TOTAL LUNGIMI PANOURI (m)		4060					6440		

➤ Instalații de preepurare a apelor

Pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 au fost prevăzute următoarele lucrări pentru preepurarea apelor colectate de pe autostradă:

- 25 de bazine decantoare/separatoare de hidrocarburi, din care 20 pe autostradă și 5 pe bretele. Aceste dispozitive sunt amplasate înaintea descărcării șanțurilor la podețe sau în cursuri de apă naturale;
- 15 bazine de retenție în zonele în care nu există emisari, prevăzute cu 15 separatoare de hidrocarburi.

În CIC și în parcare de scurtă durată (stânga/dreapta autostrăzii) sunt prevăzute bazine etanșe vidanjabile pentru colectarea apelor uzate menajere. Pentru apele pluviale potențial impurificate sunt prevăzute decantoare și separatoare de hidrocarburi.

➤ Lucrări de amenajări peisagistice

Lucrări de amenajări peisagistice prevăzute constau în: înierbări, plantări de arbori și arbuști, îmbrăcarea taluzelor cu pământ vegetal.

➤ Căi de acces sau schimbări ale celor existente

Accesul în interiorul șantierului al vehiculelor pentru transportul personalului, materialelor, deșeurilor și a tuturor echipamentelor și utilajelor implicate în lucrările de construcție se va realiza acolo unde se poate, pe drumurile existente care, dacă este cazul, se vor reabilita. În zonele unde nu există căi de acces și sunt absolut necesare, se vor realiza drumuri temporare noi. Se recomandă însă folosirea drumurilor existente și deplasarea autoutilitarelor și a utilajelor de construcție pe corpul terasamentelor, astfel încât să fie evitată ocuparea/afectarea unor suprafețe suplimentare de teren.

Traseul autostrăzii intersectează o serie de drumuri de diverse categorii întrerupând continuitatea acestora. Funcție de importanța lor s-au prevăzut intersecții denivelate fără acces la autostradă, cu restabilirea sau fără restabilirea legăturilor rutiere. În cazul drumurilor agricole proiectul nu prevede restabilirea legăturii rutiere, însă în cazul drumurilor de importanță comunală sau județeană, au fost prevăzute pasaje subterane sau supraterane în zona de intersecție cu autostrada.

Accesele în autostradă se vor face prin noduri rutiere. Nodurile propuse asigură relații între toate direcțiile de circulație din intersecție.



➤ Lucrări de terasamente

Pentru execuția propriu-zisă a drumului, inițial sunt necesare lucrări de terasamente. Terasamentele susțin calea de rulare și asigură racordarea acesteia la terenul natural. Acestea preiau prin intermediul structurii rutiere eforturile ce apar din solicitările autovehiculelor.

La execuția terasamentelor se disting următoarele categorii de lucrări:

- lucrări pregătitoare;
- lucrări de bază;
- lucrări de finisare.

Lucrări pregătitoare

Aceste lucrări se execută înaintea lucrărilor de bază și au ca scop aducerea terenului natural (pe lățimea zonei drumului) la starea de a putea fi săpat sau de a putea primi umplutura de pământ.

Din categoria lucrărilor pregătitoare fac parte:

- verificarea și stabilirea traseului;
- curățarea terenului de tufișuri, copaci și buturugi;
- asanarea zonei drumului;
- extragerea brazdelor și decaparea pământului vegetal;
- pichetarea amprizei;
- amenajarea drumurilor de acces.

Lucrări de bază

După terminarea lucrărilor pregătitoare, se trece la executarea lucrărilor de bază, adică a lucrărilor de terasamente propriu-zise, care constau din:

- încărcarea, transportul și nivelarea pământului în rambleu;
- compactarea pământului.

Umpluturile care de obicei sunt compactate se vor realiza cu următoarele tipuri de utilaje:

- cilindrii compactori;
- autocisterne pentru transportul apei necesare corectării umidității terasamentelor puse în operă;
- buldozere, autogredere.

Lucrări de finisare

Din grupa lucrărilor de finisare fac parte operațiile necesare pentru aducerea platformei, taluzurilor și a dispozitivelor de evacuare a apelor de suprafață într-o stare de funcționare bună și o prezentare estetică corespunzătoare.

Din punct de vedere constructiv, structura rutieră a autostrăzii este alcătuită din:

- strat de formă;
- strat de fundație;



- strat de bază;
- strat de legătură;
- strat de uzură.

Lucrări la suprastructura drumului

Așternerea stratului de balast din fundație presupune descărcarea lui din autobasculante, nivelarea mecanizată și compactarea cu cilindrul vibrator. Stratul de agregate naturale stabilizate cu ciment presupune prepararea amestecului în stația de betoane, aducerea lui pe amplasament și apoi utilizarea tehnologiei de mai sus.

Amorsarea suprafețelor cu emulsie cationică cu rupere rapidă se face cu o autocisterna specială. Stratul de bază se realizează din mixtură asfaltică cu bitum și agregate concasate executat la cald. Mixtura va fi adusă pe șantier cu autobasculante prevăzute cu prelate, descărcată în repartitoare și apoi compactată cu cilindri specifici pentru asfalt. Stratul de legătură din binder de criblură executat la cald va urma tehnologia de mai sus. Stratul de uzură din mixtura asfaltică stabilizată se va executa utilizându-se aceeași tehnologie.

Transportul mixturii se face cu autobasculante izoterme pentru a menține temperatura până la punerea în operă. Așternerea îmbrăcăminții se face cu repartizorul-finisor, utilaj complex ce are în componență: placă nivelatoare, dispozitiv de reglare a grosimii, grindă vibratoare, snec repartizare, buncăr, bandă transportoare.

Lucrări de artă: poduri, podețe și pasaje

Caracteristicile comune ale podurilor și pasajelor aferentei zonei de autostradă sunt:

- fundații indirecte de beton armat;
- elevații ale culeilor din beton armat cu ziduri întoarse și drenuri;
- din punct de vedere al schemei statice, podurile și pasajele peste autostradă vor fi de tip grinzi simplu rezemate, grindă continuă și cadre cu stâlpi înclinați;
- suprastructuri alcătuite din grinzi prefabricate precomprimate;
- hidroizolații performante, cu strat de protecție încorporat, peste care se vor turna mixturi asfaltice pentru poduri;
- racordările cu terasamentele se vor face cu plăci de racordare, sferturi de con, aripi din beton armat sau pamânt armat, scări și casiuri;
- pentru creșterea durabilității betoanelor turnate monolit, suprafața acestora se va proteja anticoroziv;
- racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate;
- la capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin intermediul unor casiuri;
- pentru preluarea apelor din precipitații pe pod vor fi amplasate guri de scurgere, descărcarea apelor realizându-se cu tuburi prelungitoare pe lângă infrastructuri;
- în exteriorul podului, pe grinda de parapet se prevede realizarea unui canal tehnic format din țevi PVC, destinat pozării utilităților;
- în urma realizării lucrărilor de bază vor trebui executate lucrări de refacere a cadrului natural.



Execuția podețelor necesită următoarele operații:

- execuția platformei de lucru;
- execuția săpăturii și sprijinirea malurilor săpăturii;
- execuția fundației;
- execuția elementelor prefabricate;
- execuția drenului din spatele culeelor și al elementelor prefabricate.

Lucrări de colectare și evacuare a apelor

- Scurgerea apelor din precipitații s-a realizat prin proiectarea de șanțuri, rigole care sunt descărcate în emisari, după preepurare corespunzătoare. Pentru cazurile în care nu a fost posibilă descărcarea în emisari, s-au prevăzut bazine de retenție dimensionate pentru a reține apa din precipitații. Apele pluviale colectate, înainte de vărsarea în emisari sau în bazine de retenție, trec prin decantoare și separatoare de produse petroliere pentru a nu influența negativ calitatea apelor existente în emisar.
- Separatoarele se vor monta pe un strat de agregate compactat. Peste acest strat se va pune un altul de nisip.
- Amenajarea platformei de lucru cuprinde următoarele operații:
- Trasarea platformei de lucru;
- Curățirea terenului;
- Îndepărtarea stratului vegetal;
- Transportul pământului în depozit;
- Împrăștierea și compactarea balastului;
- Asigurarea scurgerii apei de pe amplasament.
- Trasarea lucrărilor propriu-zise cuprinde următoarele operații:
- Execuția săpăturilor la cotele indicate în proiect;
- Execuția și compactarea stratului suport al separatoarelor de hidrocarburi;
- Pozarea separatoarelor de hidrocarburi și racordarea acestora la șanțurile din aval și respectiv amonte;
- Execuția umpluturilor în spațiul din jurul separatoarelor și compactarea acestora;
- Amenajarea radierului și a taluzurilor bazinelor de retenție. Baza și taluzurile bazinelor vor fi finisate astfel încât să se poată executa însămânțările și pereul din piatră brută. Dacă taluzurile excavației sunt din pământ vegetal sau pământuri argiloase, însămânțarea se va face direct, prin mobilizarea acesteia. Dacă taluzurile sunt din pământuri ravenabile (nisipuri, prafuri etc) sau argile marnoase, acestea se vor proteja cu pământ vegetal și însămânța;
- Montarea împrejurii.



Lucrări de consolidări

Lucrările de consolidări conțin:

- protecția taluzurilor cu geocelule umplute cu beton
- săpăturile care se vor executa manual sau mecanizat după caz.
- montarea geocelulelor pe taluz.
- turnarea betonului.

Lucrări hidrotehnice constau în:

- Protecție taluz cu pereu din dale de beton

Turnarea betonului trebuie realizată după:

- terminarea săpăturii;
- recepția cotei și naturii terenului de fundare;
- montarea și recepția cofrajelor;
- montarea armăturilor și a conectorilor;
- montarea barbacanelor;
- montarea cartonului bitumat sau a plăcilor din polistiren expandat la rosturi dintre tronsoane;
- Pereul din dale de beton prefabricat sau monolit

Realizarea pereului din dale de beton prefabricate comportă următoarele etape:

- execuția grinzii din beton;
- execuția platformei pentru macara în vederea montării mecanizate a elementelor care necesită astfel de montare;
- verificarea elementelor prefabricate ce urmează să se monteze pe taluz pentru a se alege doar cele intacte, fără crăpături sau fisuri;
- montarea dalelor din beton se face de jos în sus începând cu primul rând de elemente prefabricate ce reazemă pe grinda suport;
- monolitizarea elementelor prefabricate din primul rând de grindă suport cu mortar de ciment;
- montarea celui de-al doilea rând de elemente prefabricate și a următoarelor până la acoperirea totală a suprafeței taluzului. Este obligatorie fixarea elementelor după fiecare rând executat.
- Protecție cu structuri din gabioane

Înainte de începerea lucrărilor propriu-zise se vor executa lucrările pregătitoare:

- semnalizarea zonei de lucru;
- verificarea existenței și poziției eventualelor utilități în vecinătatea amprizei; va lua toate măsurile pentru executarea lucrărilor în siguranță;
- trasarea lucrărilor;
- asigurarea scurgerii apei de pe amplasament.



Parapete

Montarea parapetilor prevăzuți în proiect se va face astfel:

- Stâlpii de susținere a parapetelor în teren (fundații) vor fi fixați conform fișei tehnice rezultate din încercarea la șoc;
- Suprapunerea liselor parapetului metalic se va face respectând principiul direcției de atac a traficului;
- La podurile cu dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație, parapetul de siguranță cât și cel pietonal vor fi prevăzute cu elemente de compensare a lungimii în zona rosturilor și elementelor de capăt;
- Pe parapet se vor monta dispozitive reflectorizante de culoare roșie și albă ori galbenă (omologate) și elemente de semnalizare de capăt parapet.

Semnalizări și marcaje

Tehnologia de execuție pentru lucrări de semnalizare orizontală – marcaje rutiere longitudinale, transversale și diverse constă în:

- curățarea suprafețelor;
- premarcaj;
- execuția marcajelor longitudinale, transversale, prin săgeți și inscripții diverse, executate cu piloți pentru dirijarea circulației;
- curățarea suprafeței;
- premarcare;
- execuția marcajelor.

Tehnologia de realizare a mixturii asfaltice

Etapile de realizare a mixturii asfaltice sunt următoarele:

- preluarea agregatelor din depozit cu ajutorul autoîncărcătoarelor, încărcarea, pe sorturi, în compartimentele buncărului de predozare al stației, de unde, prin intermediul transportoarelor, sunt dirijate în tambur pentru uscare și încălzire;
- introducerea agregatelor calde în malaxorul de preparare a mixturii;
- transportul pneumatic al filerului din depozit în silozul de lucru al instalației, apoi la dozatorul de filer cu ajutorul unui elevator. Din dozator, filerul este introdus în malaxorul de mixtură prin intermediul unui transportor;
- bitumul fluidizat este transportat prin pompă din cisterne auto în tancurile de stoc, iar de aici prin pompă în depozitul de zi; fluidizarea bitumului se realizează cu ajutorul cazanului care folosește drept agent termic ulei fierbinte;
- amestecarea agregatelor calde cu filerul și bitumul în malaxorul stației, rezultând astfel mixtura asfaltică propriu-zisă. Din malaxor mixtura este trimisă în buncărul de stocare în vederea expediției la punctele de lucru. Pentru menținerea temperaturii constante a mixturii asfaltice, până la livrarea acesteia, buncărul de stocare este prevăzut cu o instalație de încălzire, ce utilizează drept agent termic uleiul fierbinte;
- transportul mixturii la punctele de lucru se face cu o autobasculantă (acoperită cu prelată) care intră sub buncărul de stocare și preia mixtura gravitațional.



Tehnologia de realizare a betoanelor

Materiile prime și materialele folosite pentru prepararea betoanelor sunt: agregate de râu sortate, ciment și apă.

Fluxul tehnologic al preparării betoanelor este următorul:

- aducerea agregatelor sortate din balastieră cu ajutorul mijloacelor auto, descărcarea și depozitarea acestora pe sorturi;
- aducerea cimentului în vagoane specializate, descărcarea lui în silozuri;
- preluarea agregatelor din depozit cu ajutorul auto-încărcătoarelor, încărcarea pe sorturi în compartimentele buncărului de dozare al stației, de unde, prin intermediul transportoarelor, sunt dirijate la schipul de încărcare al malaxorului stației de betoane;
- cimentul din depozitul de stoc este încărcat gravitațional într-un impulsor, de unde cu ajutorul aerului comprimat este trimis în silozurile de serviciu. Din silozuri, cu ajutorul unor transportoare, este alimentat cântarul dozator. După dozare, cimentul este descărcat gravitațional în malaxorul stației de betoane;
- amestecarea agregatelor cu ciment și apă în malaxorul stației. După malaxare, betonul este descărcat gravitațional în autotransportoare de beton și dus la punctele de lucru.

Activități de transport

Pentru realizarea proiectului se utilizează un volum mare și diferit de materiale, semifabricate și prefabricate astfel că este necesar a se utiliza o gamă diversă de mijloace de transport:

- autobasculante de diferite capacități, autodumpere, autocisterne, autoizoterme;
- autobetoniere și pompe de beton;
- trailere

Organizări de șantier

Lucrările necesare organizării de șantier vor cuprinde:

- ✓ construcții și instalații ale Antreprenorului, echipate cu mijloace la alegerea lui, care să-i permită să satisfacă obligațiile de execuție și calitate, de relații cu Beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției;
- ✓ toate materialele, instalațiile și dispozitivele, sistemele de control necesare execuției, în conformitate cu prevederile din proiect, caietul de sarcini, normativele în vigoare și protejarea mediului

Pentru amenajarea organizărilor de șantier sunt necesare următoarele lucrări:

- ✓ delimitarea și împrejmuirea incintei organizării de șantier;
- ✓ pregătirea suprafeței de teren în vederea amplasării dotărilor necesare;
- ✓ trasarea pe teren a amplasamentului construcțiilor, drumurilor de acces, birouri, magazii, depozite, parcări pentru mijloace de transport și utilaje necesare realizării proiectului;
- ✓ organizarea depozitelor de materiale, materii prime și deșeuri cu amenajarea corespunzătoare a spațiilor de depozitare prin realizarea de platforme betonate, șanțuri perimetrice pentru colectarea eventualelor pierderi accidentale. Vor fi amenajate zone prevăzute cu platformă betonată, împrejmuire și mijloace de avertizare pentru stocarea sau depozitarea temporară a materiilor prime, materialelor și deșeurilor;
- ✓ amplasarea containerelor cu destinație de birouri, magazii, laboratoare de materiale de construcție, ateliere specifice întreținerii utilajelor;
- ✓ amplasarea stațiilor pentru fabricarea amestecurilor asfaltice, stațiile de betoane, stații pentru fabricarea balastului stabilizat și concasoarele și verificarea sistemelor de captare și reținere a emisiilor de poluanți în atmosferă;



- ✓ montarea de separatoare de produse petroliere în zonele în care vor fi amenajate parcurile și zonele de gestionare a carburanților și uleiurilor;
- ✓ asigurarea utilităților - alimentarea cu energie electrică, apă, asigurarea colectării și epurării apelor uzate menajere și tehnologice;
- ✓ procurarea și amplasarea pichetelor PSI și semnalizarea conform prevederilor legale în vigoare;
- ✓ asigurarea iluminării obiectivelor.

În cazul în care organizările de șantier (inclusiv birouri) ale antreprenorului se vor realiza în spații aferente unor platforme industriale existente, o parte dintre operațiunile de mai sus nu vor fi necesare, în funcție de caracteristicile fiecărui amplasament.

Localizarea organizării de șantier

Organizările de șantier pe tronsonul analizat pot fi amplasate în următoarele locații:

- Zonă birouri: în zona km 67+000, într-o zonă construită;
- Organizare de șantier și bază de producție în zona km 68+500 sau în zona în care sunt amplasate birourile;
- Zone de parcare utilaje: în interiorul nodurilor rutiere de la intersecțiile cu DN 5 (km 74+900) și DN 6 (km 84+100 și km 84+900), în interiorul coridorului de exploatare.

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

✓ Principalele resurse naturale utilizate pentru construcția autostrăzii sunt apa, solul și agregatele minerale (piatră naturală, balast, nisip). Agregatele minerale vor putea fi achiziționate de la carierele/balastierele existente în zona amplasamentului proiectului.

Transportul agregatelor de la cariere și/sau balastiere la zona amplasamentului proiectului se va efectua cu mijloace auto specifice pe drumuri naționale și/sau locale, după caz. În cadrul organizărilor de șantier/punctelor de lucru se vor utiliza pentru transport și încărcătoare frontale.

Aprovizionarea cu materiale se va realiza treptat, pe etape de construire, astfel încât acestea să fie puse în operă și să se evite stocarea materiilor prime pe termen lung.

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

Cantitățile de deșuri estimate a fi generate pe tronsonul de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300 sunt prezentate conform tabelului:

Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Locul de generare	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
Etapa de execuție						
Deșuri municipale amestecate	61,2	Activitatea socială a personalului constructor	t/an	S	20 03 01	Se vor realiza spații special amenajate prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate la depozitele de deșuri sau la stațiile de transfer ale localităților.
Hârtie și	9,3			S	20 01 01	Se vor colecta selectiv în spații



Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Locul de generare	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
carton						de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizărilor de șantier și în fronturile de lucru. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării.
Plastic	11,8			S	20 01 39	
Metale	1,4			S	20 01 40	
Amestecuri metalice	15	Resturi de armături sau alte elemente metalice utilizate în construcție		S	17 04 07	Vor fi colectate și depozitate selectiv, în vederea transportării la instalațiile de valorificare prin operatori autorizați. Excepție fac ambalajele ce sunt returnate la producător (ex: IBC-uri).
Deșeuri din materiale plastice	5	Resturi materiale utilizate în construcții (tubulaturi PVC, profile etc.)		S	17 02 03	
Sticlă	3	Geamuri rezultate din demolarea imobilului de la km 78+100		S	17 02 02	
Ambalaje de hârtie și carton	2	Materiale de construcții aprovizionate	t/ perioada execuție	S	15 01 01	
Ambalaje de materiale plastice	3			S	15 01 02	
Ambalaje de lemn	5			S	15 01 03	
Ambalaje cu conținut de substanțe periculoase	10			S	15 02 10*	
Absorbanți, materiale filtrante (inclusiv filtre de ulei fără altă specificație), materiale lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminată cu substanțe periculoase	1	Întreținerea utilajelor		S	15 02 02*	Vor fi colectate în saci etanși și depozitate în spații special amenajate și vor fi predate operatorilor autorizați în vederea eliminării.
Alte uleiuri de	15			S	13 02 08*	Vor fi colectate în recipiente



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

27

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Locul de generare	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
motor, de transmisie și de ungere						închiși, etichetați, depozitate într-o incintă închisă prevăzută cu platforma betonată. Vor fi predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării.
Anvelope scoase din uz	20			S	16 01 03	Vor fi colectate pe platforme betonate din organizările de șantier și predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării.
Amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06	3	Demolarea clădirilor		S	17 01 07	Vor fi depozitate în containere și ulterior transportate de operatori autorizați la depozitul de deșeuri municipale.
Deșeuri de la sudură	0,5	De la lucrările de sudură		S	12 01 13	Vor fi colectate în pubele acoperite amplasate în spații special amenajate și vor fi predate operatorilor autorizați în vederea eliminării.
Pământ și pietre altele decât cele specificate la 17 05 03*	5	Decopertări, excavări		S	17 05 04	Depozitat în zona fronturilor de lucru și ulterior reutilizat ca material de umplutură.
Nămoluri de la bazinele vidanjabile	10	De la bazinele etanșe vidanjabile din organizările de șantier		SS	20 03 04	Nămolurile colectate în bazinele vidanjabile care deservește grupurile sanitare vor fi în mod obligatoriu vidanșate și transportate de către operatori autorizați în stații de epurare din proximitate.
Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	8	Lucrări de asfaltare		S	17 03 02	Se vor depozita temporar separat pe platformele special prevăzute (impermeabilizate), prevăzute în cadrul organizărilor de șantier. Acestea vor fi reciclate pentru producere de asfalt nou în stații autorizate.
Etapă de operare						
Deșeuri municipale amestecate	200	Activitatea socială a angajaților din cadrul CIC și participanți la	t/an	S	20 03 01	În cadrul CIC și în parcare de scurtă durată se vor realiza spații special amenajate prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi ridicate



Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Locul de generare	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
		trafic (în parcare de scurtă durată)				de către operatori autorizați și transportate la depozitele de deșuri sau la stațiile de transfer ale localităților.
Hârtie și carton	30,9			S	20 01 01	Se vor colecta selectiv în pubele prevăzute în cadrul CIC și parcurii de scurtă durată. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării.
Amestecuri metalice	39,4			S	17 04 07	
Materiale plastice	6,28			S	17 02 03	
Ambalaje de hârtie și carton	2	Materiale aprovizionate în CIC și utilizate pentru întreținerea autostrăzii		S	15 01 01	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul CIC. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării.
Ambalaje de materiale plastice	3			S	15 01 02	
Ambalaje de lemn	5			S	15 01 03	
Ambalaje cu conținut de substanțe periculoase	2			S	15 02 10*	Vor fi colectate și depozitate selectiv, în vederea transportării la instalațiile de valorificare prin operatori autorizați. Excepție fac ambalajele ce sunt returnate la producător (ex: IBC-uri).
Anvelope scoase din uz	5			S	16 01 03	Vor fi colectate pe platforme betonate din cadrul CIC și predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării.
Absorbanti, materiale filtrante (inclusiv filtre de ulei fără altă specificație), materiale lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminată cu substanțe periculoase	0,5	Provenite de la utilajele folosite la întreținerea autostrăzii		S	15 02 02*	Vor fi colectate în saci etanși și depozitate în spații special amenajate și vor fi predate operatorilor autorizați în vederea eliminării.
Alte uleiuri de motor, de transmisie și de ungere	5			S	13 02 08*	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetate, depozitate într-o incintă închisă prevăzută cu platforma betonată. Vor fi predate către unități autorizate în vederea colectării și



Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Locul de generare	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
						valorificării.
Amestecuri de grăsimi și uleiuri de la separarea amestecurilor apă/ulei din alte sectoare decât cel specificat la 19 08 09	100	Separatoarele de hidrocarburi	m ³ /an	SS	19 08 10*	Se vor colecta din căminele de decantare ale separatoarelor de hidrocarburi și se vor transporta prin operatori autorizați în vederea eliminării.
Nămoluri de la bazinele vidanjabile	20	De la bazinele etanșe vidanjabile din CIC și parcarea de scurtă durată	m ³ /an	SS	20 03 04	Nămolurile colectate în bazinele vidanjabile care deserveșc grupurile sanitare vor fi în mod obligatoriu vidanjate și transportate de către operatori autorizați în stații de epurare din proximitate.

Substanțe și preparate chimice periculoase

Execuția lucrărilor va necesita utilizarea unor materiale care prin compoziție sau prin efectele potențiale asupra sănătății angajaților sunt încadrate în categoria substanțelor și preparatelor chimice periculoase. Aceste substanțe și materiale sunt reprezentate de:

- ✓ carburanți (motorină, benzină) folosiți pentru funcționarea echipamentelor și mijloacelor de transport;
- ✓ lubrifianți (uleiuri) utilizați pentru utilajele de construcție;
- ✓ vopseluri utilizate în principal pentru marcajele rutiere;
- ✓ solvenți utilizați pentru diluarea vopselurilor;
- ✓ aditivi de mixturi asfaltice și bitum utilizate în lucrările de asfaltare.

Modul de gospodărire a deșeurilor, substanțelor și preparatele chimice periculoase

În perioada de execuție, toate substanțele și preparatele chimice necesare desfășurării activităților vor fi depozitate în incinta organizării de șantier, în spații special prevăzute în acest sens, în ambalajele originale în care sunt livrate de la producător. În spațiile special prevăzute pentru depozitarea substanțelor și preparatelor chimice vor fi prevăzute kituri de intervenție în caz de scurgeri accidentale compuse din materiale absorbante și recipienti speciali de colectare. În cazul apariției unor scurgeri accidentale de substanțe sau preparate chimice în zona de depozitare sau în zona de lucru, vor fi luate imediat măsuri corespunzătoare, astfel încât să se izoleze sursa, să se îndepărteze substanțele și să se elimine de pe amplasament în condiții de siguranță, prin operatori economici autorizați.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor va fi efectuată în incinte special amenajate, utilajele care vor fi aduse în șantier vor fi în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și



schimburile de lubrifianți. Schimburile de lubrifianți și operațiile de întreținere/reparații ale utilajelor/mijloacelor de transport se vor efectua în ateliere specializate.

În **perioada de operare**, alimentarea cu carburanți se va realiza în cadrul CIC pentru vehiculele aferente mentenanței autostrăzii, și la stațiile de distribuție pentru vehiculele ce utilizează autostrada. Schimbul de ulei se va realiza în centre specializate.

e) poluarea și alte efecte negative:

În perioada de execuție a proiectului, principalele surse de emisii atmosferice vor fi reprezentate de:

- ✓ activitățile de manevrare a maselor de pământ (decoptare sol fertil, săpături, umpluturi, nivelări, încărcare, descărcare, transport), a unor materiale de construcție (nisip, pietriș, balast) și a deșeurilor provenite din demolări – surse staționare difuze. Poluanții sunt: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;
- ✓ activitățile desfășurate în stațiile de betoane – surse staționare difuze. Poluanții sunt: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;
- ✓ activități de asfaltare – surse staționare difuze. Poluanți: compuși organici volatili;
- ✓ depozitarea temporară a materialelor pulverulente (nisip, pământ) ce pot fi antrenate de vânt. Poluanți sunt: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;
- ✓ eroziunea eoliană de pe suprafețele de teren decopertate de stratul vegetal – surse staționare difuze. Poluanții sunt: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;
- ✓ grupurile electrogene pentru asigurarea alimentării cu energie în organizările de șantier și în fronturile de lucru – sursă staționară dirijată. Poluanții sunt: NO₂, SO₂, CO, pulberi;
- ✓ stocarea motorinei în stațiile de alimentare cu carburanți prevăzute în organizările de șantier – sursă staționară difuză. Poluanții sunt: compuși organici volatili;
- ✓ activități de sudură/ tăiere a elementelor metalice – surse staționare difuze. Poluanți sunt: particule metalice, gaze de ardere corespunzătoare utilizării aparatelor de sudură / tăiere;
- ✓ sursele de emisie mobile (vehicule și utilaje ce participă la amenajarea terenului și la transportul materialelor și echipamentelor, precum și la aprovizionarea cu substanțe și materiale pe durata executării lucrărilor de construcție). Poluanții sunt: NO_x, SO_x, CO, pulberi în suspensie, particule cu metale grele.

În perioada de operare a obiectivului, principalele surse de poluanți atmosferici vor fi cele mobile, reprezentate de autovehiculele ce vor circula pe autostradă. Emisiile asociate traficului rutier sunt generate ca urmare a arderii combustibililor (motorină, benzină, LPG) în motoarele termice ale vehiculelor. Conform ghidului EMEP/EEA Corine Air 2016, principalii poluanți emiși de traficul auto sunt: precursori ai ozonului (CO, NO_x, NMVOC), gaze cu efect de seră (CO₂, CH₄, N₂O), substanțe acidifiante (NH₃, SO₂), particule în suspensie (PM), substanțe cancerigene (HAP și POP), metale grele.



La nivelul CIC și parcării de scurtă durată vor apărea surse fixe dirijate (precum centralele termice sau grupurile electrogene), precum și surse de suprafață nedirijate (ex. alimentare la stațiile de carburanți din cadrul CIC).

Pe autostradă se pot derula operațiuni de mentenanță care pot include activități de asfaltare sau alte intervenții la nivelul infrastructurii rutiere. Aceste operațiuni sunt generatoare de emisii de poluanți atmosferici, dar contribuția lor nu este una semnificativă.

Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică

Tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 intersectează 4 corpuri de ape subterană: ROAG03 Colentina, ROAG05 Lunca și terasele râului Argeș, ROAG11 București - Slobozia și ROAG12 Estul Depresiunii Valahe. Dintre acestea, ROAG03 și ROAG05 sunt corpuri freatică, în timp ce ROAG11 și ROAG12 sunt corpuri de apă subterană de adâncime.

Sursele potențiale de poluanți pentru sol, subsol și ape subterane sunt reprezentate de:

În etapa de execuție:

- ✓ Degradarea calității solului ca urmare a lucrărilor de manevrare a maselor de pământ și a depozitării necorespunzătoare;
- ✓ Lucrările de manevrare a maselor de pământ ce pot genera contaminarea solului vegetal cu material germinativ aparținând speciilor alohtone;
- ✓ Activitățile derulate în stațiile de betoane, dar și lucrările de excavare, încărcare, transport și descărcare a materialelor de construcție din care rezultă emisii de pulberi sedimentabile ce se depun la suprafața solului;
- ✓ Gestionarea necorespunzătoare a materialelor de construcții și a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, precum și a deșeurilor de tip menajer rezultate de la personalul implicat în execuția lucrărilor;
- ✓ Scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianți și alte substanțe chimice de la autovehiculele și utilajele implicate în realizarea lucrărilor;
- ✓ Gestionarea necorespunzătoare a apelor uzate generate în etapa de execuție a lucrărilor (ape uzate menajere, ape uzate tehnologice din organizările de șantier);
- ✓ Traficul vehiculelor și utilajelor implicate în realizarea obiectivului. Odată cu impurificarea aerului, există posibilitatea ca o anumită cantitate din poluanții atmosferici să ajungă pe sol, putând conduce la modificarea caracteristicilor acestuia;

În etapa de operare:

- ✓ Traficul rutier. Aceasta reprezintă o sursă continuă de poluare prin care elemente precum NO_x, SO₂, PM₁₀ și metalele grele generate prin gazele de eșapament, uzura carosabilului, a anvelopelor etc. se pot depune și acumula la nivelul solului, afectând atât calitate acestuia, cât și elementele abiotice și biotice care depind de acesta;
- ✓ Scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianți de la vehiculele ce se deplasează pe autostradă, precum și de la vehiculele și utilajele implicate în activitățile de întreținere și reparații;
- ✓ Scurgeri accidentale de substanțe toxice sau hidrocarburi ca urmare a accidentelor rutiere în care sunt implicate autovehicule transportatoare de substanțe periculoase;



- ✓ Substanțele utilizate în sezonul rece pentru dezăpezire (soluții pe bază de clorură de calciu / sodiu) ca urmare a activităților de întreținere a drumului, ceea ce determină un aport de cloruri în sol și apele de suprafață prin antrenarea particulelor de către apele pluviale, precum și afectarea vegetației de pe marginea drumului;
- ✓ Depozitarea zăpezii în anotimpul rece, urmată de topire și pătrunderea în sol sau direct în apele de suprafață, cu antrenarea unor substanțe chimice utilizate în activitățile de dezăpezire. Aceste substanțe pot pătrunde și prin intermediul sistemului de colectare pluvial al autostrăzii, în urma activităților de combatere a efectelor poleiului și gheții;
- ✓ Funcționarea necorespunzătoare a bazinelor de retenție, bazinelor de decantare și a separatoarelor de hidrocarburi;
- ✓ Gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor rezultate în cadrul CIC și a parcării de scurtă durată;
- ✓ Gestionarea și stocarea necorespunzătoare a substanțelor și preparatelor chimice în cadrul CIC.

Surse de zgomot și de vibrații

În etapa de construcție sursele de zgomot vor avea caracter și durată temporare, se vor manifesta local și intermitent. Principalele surse de zgomot vor fi reprezentate de:

- ✓ traficul din zona de șantier, fronturile de lucru, de pe drumurile de acces, spre și dinspre zonele de obținere a materialelor de construcție;
- ✓ activitățile de excavare, respectiv de încărcare și descărcare a pământului;
- ✓ funcționarea stațiilor de asfalt și betoane, turnarea asfaltului/betonului;
- ✓ funcționarea utilajelor (mașini transportoare, autocamioane de mare tonaj, autobetoniere, excavatoare, macarale, buldozere, compresoare) – funcționarea motoarelor, manipularea și transportul încărcăturilor.

Utilajele necesare pentru realizarea autostrăzii sunt reprezentate de:excavatoare, buldozere, autogreder, cilindru compactor, autobasculante, camion macara, automacara, cisternă pentru apă, buldoexcavator, echipament de stabilizat sol și finisor asfalt. Acestea constiuie o sursă de zgomot, dar prin respectarea măsurile impuse prin actul de reglementare nivelul de zgomot nu va fi semnificativ.

În etapa de operare principalele surse de zgomot și vibrații vor fi generate de circulația de la nivelul autostrăzii (trafic și activitatea de întreținere), care va avea caracter permanent, desfășurată pe parcursul întregii perioade de operare. Secundar, alte surse de zgomot se vor regăsi la nivelul CIC și al parcării. Acestea din urmă au un caracter intermitent și o contribuție redusă la nivelul de zgomot din zona autostrăzii.

Surse de radiații

În cadrul realizării proiectului, precum și în perioada de operare, nu se vor utiliza sau vehicula materiale cu caracter radioactiv.

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

Principalele riscuri de accidente majore și/sau dezastre naturale în zona proiectului sunt reprezentate de: cutremure și inundații. Datorită faptului că arealul analizat se află într-o zonă exclusiv de câmpie, potențialul de producere a alunecărilor de teren este scăzut iar



probabilitatea de alunecare este practic zero, luând astfel în considerare că expunerea proiectului la riscul de alunecări și de tasare este redusă, atât pentru condițiile actuale cât și pentru condițiile viitoare.

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

Modificările aduse proiectului nu conduc la apariția unor impacturi suplimentare față de cele identificate inițial la faza de emisie a Acordului de mediu nr. 4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019.

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:

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 se vor realiza pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale (UAT): Vidra, Dărăști Ilfov, Cornetu, 1 Decembrie, Jilava, Măgurele, Bragadiru.

Terenul afectat de modificările terenului face parte din domeniul public al statului (râuri în administrarea ANAR, conform Legii apelor nr. 107/10996, calea ferată în administrarea SN CFR, conform HGR nr. 581/1998, autostrăzi și drumuri naționale, în administrarea CNAIR), din domeniul public al localităților din județul Ilfov și teren arabil în proprietate privată, conform certificatului de urbanism nr. 121/17234 din 28.11.2019 emis de Consiliul Județean ILFOV.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia; Suprafața aferentă culoarului de expropriere pentru tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300, ce include și relocările rețelelor de utilități, este de 154,9 ha.

Modificările aduse tronsonului de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300 nu includ defrișarea unor suprafețe din interiorul ariilor naturale protejate. Acest tronson este situat la peste 7 km față de cea mai apropiată arie naturală protejată.

Ca urmare a modificărilor proiectului, suprafața necesar a fi scosă din fondul forestier pe acest tronson în zona nodului rutier DN5 (km 74+900) este de 26895 m², conform Avizului de principiu favorabil emis de R.N.P. Romsilva – Direcția Silvică Ilfov. suprafețele de păduri afectate de proiect, conform Avizului R.N.P. Romsilva sunt conform tabelului de mai jos:

Situația suprafețelor forestiere din zona nodului rutier DN5



Deținătorul	Unitatea de producție/Unitatea Amenajistică	Suprafața avizată pentru scoaterea definitivă din Fondul Forestier Național	Suprafața ce aparține Fondului Forestier Proprietate Publică (m2)	Suprafața de defrișat (m2)	Suprafață ce va rămâne nedefrișată (m2)
Ocolul Silvic București	UP V Jilava/ ua18	8586	0	8586	0
	UP V Jilava/ ua19	18309	2474	13714	4595

Din suprafața totală necesar a fi scoasă din fondul forestier se vor defrișa 22300 m2, restul de 4595 m2 reprezentând o suprafață în care nu se va interveni cu lucrări, situată în interiorul nodului rutier DN5.

Modificările aduse proiectului de autostradă care se vor realiza pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300, aferente părții de sud a Autostrăzii de Centură București, nu implică schimbări ale impacturilor asupra siturilor Natura 2000 identificate în procedura inițială, limitele aferente acestui tronson al autostrăzii fiind situate la o distanță de cca. 13,8 km față de acestea.

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

Tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 traversează următoarele cursuri de ape și canale:

- valea Mamina (Cocioc) la km 70+043,02;
- râul Sabar la km 73+518;
- canal de irigații la km 72+446,78.

2. Zone costiere și mediul marin;

Amplasamentele proiectului nu se află în proximitatea zonelor costiere și mediului marin.

3. Zonele montane și forestiere

Suprafața necesar a fi scosă din fondul forestier pe acest tronson în zona nodului rutier DN5 (km 74+900) este de 26895 m2, din care se va defrișa o suprafață de 22300 m2, restul de 4595 m2 reprezentând o suprafață în care nu se va interveni cu lucrări, situată în interiorul nodului rutier DN5.

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

Modificările aduse pe amplasamentul tronsonului de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300, nu intersectează nicio arie naturală protejată. Cea mai apropiată arie naturală protejată este situată la o distanță de 7 km nord de amplasament, respectiv Parcul Natural Văcărești (RONPA0954).

În partea de nord a autostrăzii de centură București, proiectul intersectează siturile Natura 2000 ROSPA0122 și ROSCI0308 Lacul Cernica și Pădurea Cernica. Această modificare a fost



reglementată prin Decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019 emisă de ANPM și nu face obiectul revizuirii actuale.

Alte arii naturale protejate sunt situate la mai mult de 11 km distanță de amplasamen cum ar fi:

- ✓ Pădurea Bolintin (ROSCI0138), care se află la o distanță de 13,5 km
- ✓ Parcul Natural Comana (RONPA0928 / ROSCI0043 / ROSPA0022), care se află la o distanță de 11,8 km.

Tronsonul de autostrada cuprins între km 69 + 000 – km 85 + 300 intersectează în zona nodului rutier DN5 (km 74+900) o zonă împădurită ce face parte din Pădurea Jilava.

5. Zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare:

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;

Amplasamentele privind modificările proiectului nu se află în proximitatea unor zone în care se consideră că există astfel de cazuri.

7. Zonele cu o densitate mare a populației;

Zona de implementare a tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300 traversează 7 unități administrative din județul Ilfov, în apropierea următoarelor localități componente:

- UAT Jilava (localitatea Jilava);
- UAT Vidra (localitatea Sintești);
- UAT 1 Decembrie (localitatea 1 Decembrie);
- UAT Dărăști-Ilfov (localitatea Dărăști-Ilfov);
- UAT Măgurele (localitățile Dumitrana și Pruni);
- UAT Bragadiru (localitatea Bragadiru);
- UAT Cornetu (localitatea Cornetu).

Traseul autostrăzii este propus preponderent în extravilanul acestor localități, la distanță mare față de case. Având în vedere densitatea mare de localități din zona proiectului, au fost însă situații în care nu a fost posibilă evitarea zonelor locuite, în unele puncte autostrada apropiindu-se la mai puțin de 400 m față de case (distanță până la care se consideră că zgomotul asociat traficului de pe autostradă va produce perturbări la nivelul locuitorilor). În aceste zone însă au fost propuse panouri fonoabsorbante pentru reducerea nivelului de zgomot.

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

Elemente de patrimoniu situate în zona tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate/UAT	Adresa	Datare	Distanța față de proiect
1.	IF-I-s-A-15255	Situl arheologic de la Vidra	sat VIDRA; comuna VIDRA	În punct "Tell-ul Vidra", pe malul stâng al râului Sabar		Cca. 9 km S
2.	IF-II-m-A-21037	Fortul 13 Jilava	sat JILAVA; comuna JILAVA	În incinta Penitenciarului Jilava	1886 - 1893	Cca. 1 km N
3.	IF-II-m-B-	Biserica	sat JILAVA;	Str. Mierlari 87	1843,	Cca. 2 km N



Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate/UAT	Adresa	Datare	Distanța față de proiect
	15291	„Adormirea Maicii Domnului”- Mierlari	comuna JILAVA		1986	
4.	IF-I-s-B-15184	Așezare	sat DĂRĂȘTI-ILFOV; comuna DĂRĂȘTI-ILFOV	Pe malul stâng al Argeșului, în marginea sud-vest a satului	sec. XVI - XVII	Cca. 2 km S
5	IF-I-m-A-15141.04	Așezare și necropolă	Localitate componentă ALUNIȘUL; oraș MĂGURELE	În punct "Movila Filipescu" sau "Broscărie", pe malul nordic al Ciorogârlei, la sud-vest de depozitul de colectare a ambalajelor	sec. III - IV p. Chr.	Cca. 1,5 km N
6	IF-I-m-B-15206.01	Ruine fundații "Mănăstirea Grindure"	Localitate componentă MĂGURELE; oraș MĂGURELE	Pe malul nordic al pâ râului Ciorogârla, la vest de șoseaua Măgurele-Dărăști Ilfov	sec. XV - XVI	Cca. 1,5 km N
7	IF-I-s-B-15151	Situl arheologic de la Bragadiru	Oraș BRAGADIRU	În punct "La Moară", pe malul stâng al pâ râului Sabar, la vest de FNC Bragadiru		În vecinătatea proiectului
8	IF-I-s-B-15182	Fundațiile bisericii de la Cornetu	sat CORNETU; comuna CORNETU	În punct "La Bisericuță", în marginea de sud a satului, pe malul lacului Mihăilești-Argeș	sec. XVII - XVIII	Cca. 4,5 km S

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

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

Modificările aduse proiectului sunt din punct de vedere administrativ în județul Ilfov.

Zona de implementare a tronsonului cuprins între km 69+000 - km 85+300 traversează 7 unități administrative din județul Ilfov, în apropierea următoarelor localități componente:

- UAT Jilava (localitatea Jilava);
- UAT Vidra (localitatea Sintești);
- UAT 1 Decembrie (localitatea 1 Decembrie);
- UAT Dărăști-Ilfov (localitatea Dărăști-Ilfov);
- UAT Măgurele (localitățile Dumitrana și Pruni);
- UAT Bragadiru (localitatea Bragadiru);



- UAT Cornetu (localitatea Cornetu).

Ca urmare a modificărilor proiectului și modificării situației din teren, pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 sunt necesare următoarele lucrări de demolare:

- ✓ km 74+900: parcare și clădire aferentă, necesar a fi demolate pentru realizarea CIC;
- ✓ km 78+050: imobil, necesar a fi demolat pentru realizarea parcării de scurtă durată.
- ✓ km 84+600: 2 clădiri-anexă necesar a fi demolate pentru realizarea nodului rutier ce face legătura cu DN6 în zona Cornetu-Bragadiru.

Modificarea traseului în plan propusă în zona Sintești a condus la evitarea demolării suplimentare a unor imobile.

b) natura impactului;

Modificările tronsonului de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300 nu va genera un impact semnificativ asupra componentelor de mediu, având în vedere că:

- ✓ nu intersectează zone dens locuite;
- ✓ nu intersectează arii naturale protejate;
- ✓ nu intersectează coridoare ecologice (cu excepția celor aferente corpurilor de apă de suprafață);
- ✓ nu propune intervenții care să conducă la deteriorarea stării corpurilor de apă;
- ✓ contribuie la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici și a nivelului de zgomot din zona de implementare ca urmare a optimizării traficului rutier;
- ✓ propune o gestionare conformă a apelor meteorice potențial contaminate.

Impactul asupra zonei se manifestă doar în perioada de execuție, prin ocupare temporară de suprafețe, emisii intermitente de poluanți rezultați din funcționarea utilajelor.

Impactul generat are caracter nesemnificativ, se manifestă temporar (doar în perioada de execuție) și local (în special în zona frontului de lucru).

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.

Proiectul nu intră sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr.22/2001.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

Realizarea lucrărilor de pe tronsonul cuprins între km 69+000 - km 85+300 nu va genera impact semnificativ asupra componentelor de mediu.

Dintre formele de impact identificate, riscurile mai mari de producere a unor impacturi moderate sunt în cazul:

- ✓ Calității vieții locuitorilor din imediata vecinătate a traseului de autostradă (creșterea nivelului de zgomot și a concentrației poluanților atmosferici în timpul execuției);
- ✓ Creșterii ratei de mortalitate (din cauza creșterii vitezei) pentru speciile de faună, în perioada de operare, ca urmare a coliziunii acestora cu autovehiculele care circulă pe autostradă, în cazul în care împrejmuirea nu este menținută în mod corespunzător;



- ✓ Perturbării activității speciilor de faună și a populației umane prin creșterea nivelului de zgomot la nivelul zonelor naturale și a celor antropice din vecinătatea traseului propus, atât în perioada de execuție, cât și în perioada de operare (în cazul în care panourile fonoabsorbante nu vor fi întreținute corespunzător și nu vor fi eficiente).

Pentru celelalte forme de impact este puțin probabil să poată fi înregistrate forme de impact moderat, în lipsa unor incidente din care să urmeze un fenomen de poluare accidentală.

e) probabilitatea impactului;

În cazul deversărilor de substanțe poluante pe sol sau în cursurile de apă, probabilitatea de apariție a impactului este mică, aceste evenimente putând să apară accidental.

Lucrările de construcție prevăzute în proiect nu pot provoca un impact semnificativ asupra factorilor de mediu în măsura în care se vor respecta măsurile impuse pentru diminuarea/eliminarea impactului.

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

Prin aplicarea măsurilor prevăzute de reducere a impactului asupra factorilor de mediu, acesta se va reduce semnificativ. Prin intermediul monitorizării corespunzătoare pe parcursul execuției și exploatarei, se vor putea urmări, în timp real, efectele cauzate de proiect și se vor putea găsi soluții eficiente. Prin respectarea cu strictețe a măsurilor prevăzute, se creează cadrul necesar pentru ca mediul înconjurător să absoarbă și să integreze lucrările antropice, fără a avea un impact semnificativ.

În perioada de execuție se apreciază că impactul se manifestă temporar și reversibil asupra mediului și va fi redus prin aplicarea măsurilor prevăzute în proiect pentru protecția factorilor de mediu.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;

Autostrada de centură va asigura legătura cu rețeaua rutieră existentă, inclusiv cu autostrăzile din zona municipiului București (A1, A2 și A3).

În zona tronsonului analizat, pe intervalul km 84+100 – km 85+300 se află un grup de sonde de extracție a țițeiului ce aparține de OMV Petrom. În vederea evitării unui impact cumulativ asupra mediului ca urmare existenței acestor obiective în aria de implementare a proiectului, traseul autostrăzii a suferit modificări față de varianta din Acordul de mediu nr. 4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019, prin deplasarea axului către sud-vest cu aproximativ 58 m.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

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

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

Modificările aduse pe amplasamentul tronsonului de autostradă cuprins între km 69+000 - km 85+300, nu intersectează nicio arie naturală protejată. Cea mai apropiată arie naturală protejată este situată la o distanță de 7 km nord de amplasament, respectiv Parcul Natural Văcărești (RONPA0954).

În partea de nord a autostrăzii de centură București, proiectul intersectează siturile Natura 2000 ROSPA0122 și ROSCI0308 Lacul Cernica și Pădurea Cernica. Această modificare a fost



reglementată prin Decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019 emisă de ANPM și nu face obiectul revizuirii actuale.

Alte arii naturale protejate sunt situate la mai mult de 11 km distanță de amplasamen cum ar fi:

- ✓ Pădurea Bolintin (ROSCI0138), care se află la o distanță de 13,5 km
- ✓ Parcul Natural Comana (RONPA0928 / ROSCI0043 / ROSPA0022), care se află la o distanță de 11,8 km.

Tronsonul de autostrada cuprins între km 69 + 000 – km 85 + 300 intersectează în zona nodului rutier DN5 (km 74+900) o zonă împădurită ce face parte din Pădurea Jilava.

Pentru modificările aduse proiectului de autostradă, ANANP prin adresa 6930/12.10.2020 informează că Avizul favorabil nr.01/ST B – IF din 08.11.2019. rămîne în vigoare.

III. 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, pe baza procesului verbal nr. 2582/MC/21.08.2020, întocmit de Comisia de Analiză Tehnică a Sistemului de Gospodărire a Apelor, a emis pentru prezentul proiect, avizul de gospodărire a apelor nr. 156 – IF/GR/01.09.2020, modificator al avizului de gospodărire a apelor nr. 275-IF/GR/19.11.2019 prin care s-a stabilit că nu este necesară elaborarea studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.

Condiții de realizare a proiectului:

- va fi respectată legislația privind protecția mediului în vigoare și a tuturor condițiilor și măsurilor impuse prin acordul de mediu nr. 4/13.05.2010 revizuit prin decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019;
- vor fi respectate toate condițiile și măsurile din punctele de vedere/avizele/ obținute de la alte autorități cum ar fi certificat de urbanism, aviz de gospodărire a apelor etc;
- executarea lucrărilor propuse se face cu respectarea documentației tehnice depuse, a normativelor și prescripțiilor tehnice specifice;
- se vor respecta măsurile referitoare la executarea lucrărilor, pentru realizarea modificărilor aduse proiectului în condiții de siguranță și cu impact minim posibil pe fiecare factor de mediu;
- nu se vor defrișa alte suprafețe de teren față de cele precizate prin documentația depusă în vederea revizuirii acordului de mediu.
- în cazul apariției de elemente noi necunoscute la data emiterii prezentului act de reglementare, se va notifica ANPM în acest sens;
- nu se vor folosi alte drumuri de acces sau de exploatare altele decât cele prevăzute prin documentația depusă sau reglementate prin acordul de mediu nr. 4/13.05.2010, revizuit prin decizia etapei de încadrare nr. 166/09.12.2019. În cazul folosirii unor noi drumuri de acces sau de exploatare se va notifica ANPM în acest sens.
- vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică în cazul în care se constată o degradare a terenului;
- vor fi realizate lucrările necesare pentru refacerea zonelor deteriorate și redarea funcționalității inițiale a suprafețelor afectate sau ocupate temporar la finalizarea lucrărilor de execuție a proiectului;



- deșeurile vor fi eliminate/valorificate/reciclate pe măsura generării lor, cu respectarea prevederilor:
 - Legii nr.211/2011 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
 - HG nr.1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
 - HG nr.856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare;
- prezentul act nu exonerează de răspundere titularul, proiectantul și/sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploatării acestora.

Măsurile și condițiile de realizare a proiectului în conformitate cu Avizul de Gospodărire a Apelor nr. 275 – IF/GR/19.11.2019 sunt:

- ✓ Înainte de începerea execuției lucrărilor aferente dotărilor autostrăzii (parcări de scurtă durată, spații servicii, centre de întreținere, etc.), beneficiarul va solicita și obține avizul de gospodărire a apelor pentru lucrările ce nu fac obiectul prezentului aviz, conform notei din avizul de gospodărire a apelor;
- ✓ pentru utilizarea terenurilor din domeniul public al apelor în scopul realizării lucrărilor, beneficiarul/titularul va încheia un protocol cu administrația de Apă Argeș Vedea;
- ✓ Să anunțe cu 10 zile înainte începerea execuției investiției și să înainteze trimestrial la SGA Ilfov București, stadiul fizic al realizării acesteia;
- ✓ Beneficiarul și constructorul vor desemna o persoană de contact care va menține legătura cu S.G.A. Ilfov- București și S. G.A. Giurgiu, pe toată durata lucrărilor din zonă interzicându-se începerea oricăror tipuri de lucrări definitive sau provizorii în albiile și /sau malurilor râurilor și/sau acumulărilor, fără acceptul organelor teritoriale de gospodărire a apelor;
- ✓ Înainte de începerea execuției lucrărilor, beneficiarul va încheia cu reprezentanții S.G.A. Ilfov – București și sau Giurgiu procesul verbal de predare – primire a tronsoanelor de albie ce vor fi afectate de lucrările avizate, în care se menține fluxul informațional în caz de inundații și / sau poluări accidentale;
- ✓ Pe conductele de evacuare a apelor pluviale epurate în emisari naturali se va amplasa câte un cămin pentru prelevare probe ape pluviale epurate și câte un dispozitiv de măsurare a debitelor evacuate;
- ✓ Beneficiarul va monta instalații de epurare ape pluviale, agrementate tehnic;
- ✓ Se interzice evacuarea de ape uzate în sistemul de evacuare ape pluviale;
- ✓ Să dimensioneze instalațiile de epurare a apelor pluviale în vederea încadrării valorilor concentrațiilor indicatorilor avizați în limitele maxime precizate;
- ✓ Să înlocuiască instalațiile de epurare în cazul în care valorile indicatorilor de calitate ai apelor pluviale epurate evacuate din aceasta, nu se încadrează în limitele maxime admise prin prezentul aviz de gospodărire a apelor;
- ✓ Se interzice realizarea conductelor by – pass la separatoarele de hidrocarburi, beneficiarul fiind obligat să găsească o altă soluție de evacuare a apelor în caz de situații excepționale;
- ✓ În cazul realizării a diverse lucrări de regularizare, recalibrare, decolmatare, etc., a emisarilor naturali, de către AN "Apele Române", beneficiarul/titularul va reface pe cheltuiala sa lucrările electrice;



- ✓ Să întrețină albiile cursurilor de apă în aval de zonele de evacuare, pentru protejarea faunei și florei acvatice ale receptorului natural, precum și pentru asigurarea condițiilor de scurgere a apei;
- ✓ Să monitorizeze calitatea apelor pluviale evacuate, printr-un laborator acreditat conform legislației în vigoare (inclusive pe metoda de prelevare), pentru toți indicatorii prevăzuți cu frecvența stabilită în avizul de gospodărire a apelor și să transmită rezultatele la S.G.A. Ilfov – București în termen de 5 zile de la data primirii rapoartelor de încercare;
- ✓ Să asigure secțiunile de scurgere a apelor și să nu modifice malurile, albiile și/sau cuvetele lacurilor de acumulare;
- ✓ Se vor respecta prevederile Legii Apelor nr.107/1996 cu modificările și completările ulterioare, cuprinse în Anexa 2 – lățimea zonelor de protecție în jurul lacurilor naturale, lacurilor de acumulare în lungul cursurilor de apă, digurilor, canalelor, barajelor și a altor lucrări hidrotehnice;
- ✓ Conform anexei nr.1 din Legea Apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, definiția zonei de protecție este: “zona adiacentă cursurilor de apă, lucrărilor de gospodărire a apelor, construcțiilor și instalațiilor aferente, în care se introduc, după caz, interdicții sau restricții privind regimul construcțiilor sau exploatarea fondului funciar, pentru a asigura stabilitatea malurilor sau construcțiilor, respectiv pentru prevenirea poluării resurselor de apă”;
- ✓ Conform legii apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, art. 87, alin. (1) – executarea sau punerea în funcțiune de lucrări construite pe ape sau care au legătură cu apele, precum și modificarea sau extinderea acestora, fără aviz/autorizație sau fără respectarea avizului ori a autorizației de gospodărire a apelor și alin (18) – depozitarea în albiile sau pe malurile cursurilor de apă, ale canalelor, lacurilor, bălților pe baraje și diguri sau în zonele de producție a acestora a materialelor de orice fel, constituie contravenții în domeniul apelor, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să fie considerate infracțiuni;
- ✓ Pe toată durata executării lucrărilor, constructorul este obligat să asigure scurgerea liberă a apei în cursurile și acumulările traversate;
- ✓ În timpul realizării lucrărilor, nu se va împiedica execuția unor lucrări hidrotehnice sau intervenții de urgență în zonă (ex: situații de viitură);
- ✓ La terminarea lucrărilor, constructorul este obligat să dezafecteze lucrările provizorii ale șantierului;
- ✓ Pe parcursul realizării lucrărilor și după terminarea acestora, beneficiarul prin intermediul constructorului are obligații să curețe malurile râurilor și/sau acumulărilor, de materialele rămase în urma tehnologiei de execuție;
- ✓ Să solicite la SGA Ilfov București, în cazul apariției de modificări ale soluțiilor proiectate, în etapa de elaborare a proiectului tehnic sau în timpul execuției lucrărilor, eliberarea avizului modificator de gospodărire a apelor, conform O.M. nr. 828/2019 – Anexa 1, art. 25;
- ✓ Întreaga răspundere privind poluarea zonelor în timpul execuției lucrărilor sau în timpul exploatarea acestora, precum și suportarea eventualelor costuri de depoluare, revine constructorului și beneficiarului, după caz. În caz de poluare accidentală se va anunța dispeceratul Sistemului de Gospodărire a Apelor Ilfov – București;
- ✓ În cazul producerii unor daune de orice fel asupra riveranilor, atât pe perioada de execuție a lucrărilor proiectate cât și ulterior pe perioada exploatarea acestora, beneficiarul va suporta integral cheltuielile pentru înlăturarea acestora;



- ✓ Să înainteze la SGA Ilfov București, la recepția investiei, documentația tehnică întocmită conform O.M. 891/2019, în vederea obținerii Autorizației de gospodărire a apelor. Această documentație va cuprinde și copie după autorizația de construire, procesul verbal de recepție, datele tehnice privind execuția și definitivarea lucrărilor (amplasamentul lucrărilor, etc, în coordonate Stereo 70, niveluri MN 75, parametrii tehnici ai lucrărilor, etc);
- ✓ Prezentul act de reglementare nu exclude obligativitatea beneficiarului de a obține alte avize, acorduri, autorizații, etc emise de alte instituții, în vederea promovării investiției reglementate cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
- ✓ SGA Ilfov – București, prin prezentul aviz, nu își asumă răspunderea pentru amplasarea lucrărilor proiectate, precum și pentru regimul juridic al terenurilor ocupate de acestea, inclusiv pentru eventualele vicii de proiectare și execuție;
- ✓ Avizul de gospodărire a apelor este valabil pe toată perioada de realizare a lucrărilor înscrise în acesta;
- ✓ Avizul de gospodărire a apelor își pierde valabilitatea după 2 ani dacă execuția lucrărilor nu începe în acest interval;
- ✓ În conformitate cu prevederile O.M. 828/2019, Anexa 1, art. 32 alin.1), avizul de gospodărire a apelor este aviz conform și trebuie respectat ca atare de către titularul de proiect, proiectant și constructor, la contractarea și execuția lucrărilor aferente proiectului;
- ✓ Nerespectarea prevederilor prezentului aviz de gospodărire a apelor va fi sancționată conform legii Apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, avizul putând fi retras în conformitate cu prevederile O.M. 828/2019, anexa 1, art.26.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

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 prelabile 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 44 (patruzeci și patru) pagini și a fost întocmită în 3 exemplare.

PREȘEDINTE
Eugen Ioan COZMA

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

Roxana Stoian -SPN

