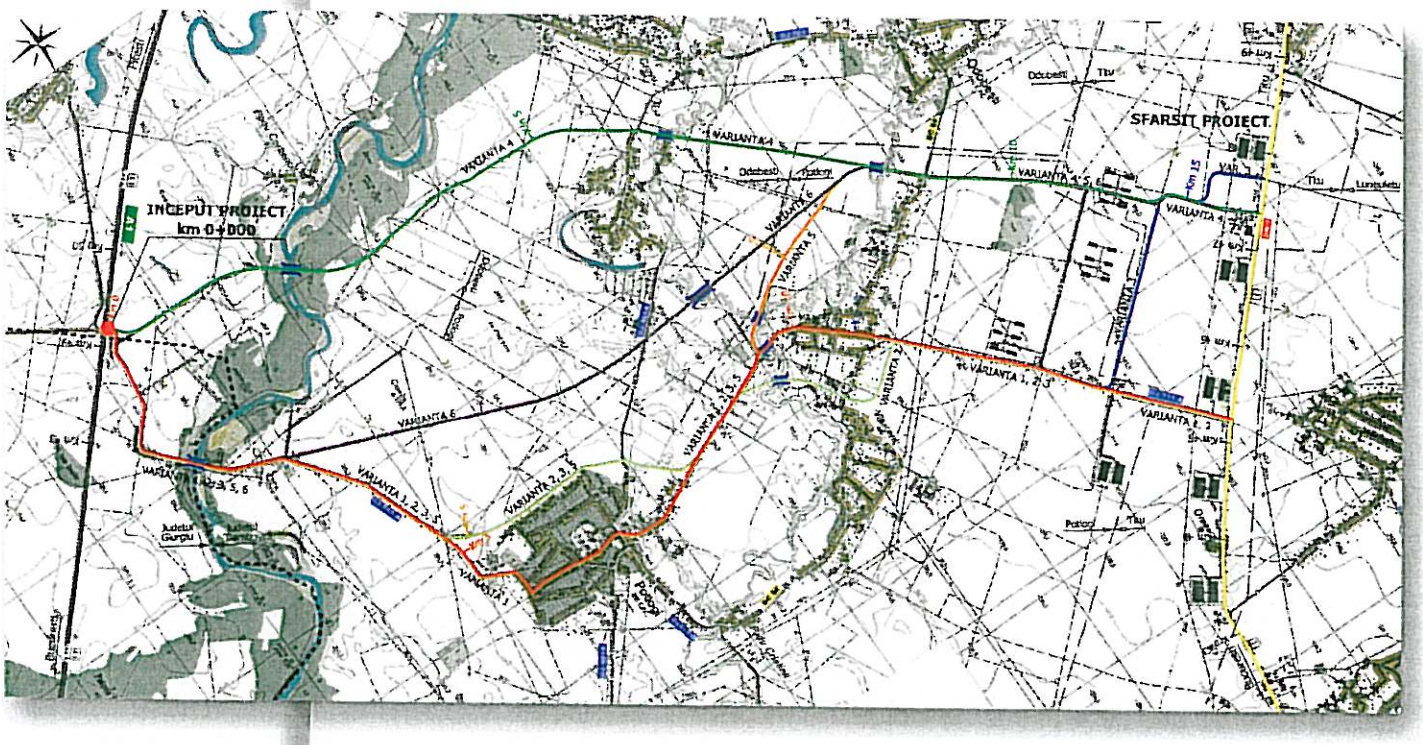
Beneficiar:
COMPANIA NAŢIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ŞI DRUMURI NAŢIONALE DIN ROMÂNIA



Drum de legatură între A1 şi DN 7 (DJ 711 A)

VOLUMUL 10 – Raport cu caracter netehnic la studiul de evaluare a impactului asupra mediului

Contract: 90/2008
Indicativ: 8090-SF-D-2008
Iulie 2008

the way to move on
SEARCH CORPORATION

CONTINUT DOCUMENTATIE

VOLUMUL 1	SINTEZA
VOLUMUL 2	LUCRARI DE DRUM SI EXPERTIZA DRUM
VOLUMUL 3	LUCRARI PODURI SI EXPERTIZE PODURI
VOLUMUL 4	DEVIZ GENERAL
VOLUMUL 5	STUDIU DE TRAFIC SI ANALIZA EFICIENTA ECONOMICA
VOLUMUL 6	STUDII TOPOGRAFICE
VOLUMUL 7	STUDII GEOTEHNICE
VOLUMUL 8	STUDIU DE EVALUARE A IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI
VOLUMUL 9	RAPORT LA STUDIU DE EVALUARE A IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI
VOLUMUL 10	**RAPORT CU CARACTER NETEHNIC LA STUDIU DE EVALUARE A IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI**
VOLUMUL 11	STUDIU DE EVALUARE A IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI-CONSULTATII PUBLICE
VOLUMUL 12	DOCUMENTATIE DE IDENTIFICARE A PROPRIETARILOR DE TERENURI
VOLUMUL 13	MUTARI SI PROTEJARI INSTALATII
VOLUMUL 14	AVIZE SI ACORDURI

N O T A

1. Aceasta documentatie cuprinde Studiul de Fezabilitate pentru "DRUM DE LEGATURA INTRE A1 SI DN7 (DJ711A)".

2. Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se incadreaza in categoria "C" – lucrari de importanta normala determinata in conformitate cu HG nr. 733/21.11.1997, HG nr. 675/3.07.2002 si a "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor" elaborate de INCERC – Laborator SCB – BAP – in aprilie 1996.
Clasa tehnica a drumului este IV.

3. Toate drepturile asupra acestei lucrari sunt ale elaboratorului SC.SEARCH CORPORATION, cu sediul in Bucuresti, Str. Caderea Bastiliei nr. 65, Sector 1, telefon 021/316 40 18, fax 021/316 52 71.
Proiectul este intocmit pentru utilizarea exclusiva de catre client – COMPANIA NATIONALA DE AUTOSTRAZI SI DRUMURI NATIONALE DIN ROMANIA.
Folosirea elementelor componente ale proiectului, precum si copierea unor parti din proiect de catre alte persoane in afara Clientului, se va putea face numai cu aprobarea Elaboratorului

DRUM DE LEGATURA INTRE
A 1 SI DN 7

LISTA DE SEMNATURI

DIRECTOR DEPARTAMENT MEDIU	Ing. Alina Vaduva
ELABORAT	Ing. Diana Alexandrescu
VERIFICAT	Ing. Alina Vaduva

IULIE 2008

CUPRINS

A. PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE 2

1.1. TITULARUL PROIECTULUI 2

1.2. PROIECTANTUL LUCRARILOR 2

1.3. DENUMIREA PROIECTULUI 2

1.4. AMPLASAMENT 2

1.5. SCOP SI NECESITATE 2

2. DESCRIEREA PROIECTULUI 5

2.1. PROFILUL LONGITUDINAL 5

2.2. PROFILUL TRANSVERSAL TIP 5

2.3. STRUCTURA RUTIERA 5

2.4. LUCRARI PENTRU COLECTAREA ŞI EVACUAREA APELOR METEORICE 6

2.5. NODURI RUTIERE 6

2.6. LUCRARI SPECIALE 6

2.7. LUCRARI DE ARTA 6

2.8. LUCRARI PENTRU PROTECTIA MEDIULUI 6

3. METODE UTILIZATE PENTRU EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI .. 7

3.1. ESTIMAREA FONDULUI ACTUAL DE POLUARE 7

3.2. ESTIMAREA POLUARII PRODUSE DE TRAFICUL DESFASURAT PE DRUMUL DE LEGATURA 7

4. IMPACTUL PROGNOZAT ASUPRA MEDIULUI 10

5. IDENTIFICAREA SI DESCRIEREA ZONEI IN CARE SE RESIMTE IMPACTUL.... 12

6. MASURI DE DIMINUARE A IMPACTULUI 13

7.CONCLUZIILE MAJORE CARE AU REZULTAT DIN EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI 13

7.1. IMPACTUL REALIZARII DRUMULUI DE LEGATURA INTRE A1 SI DN 7 VA FI PREPONDERENT POZITIV 13

B. PIESE DESENATE

1. PLAN DE SITUATIE, SCARA 1:25.000

PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE

1.1. TITULARUL PROIECTULUI

COMPANIA NATIONALA DE AUTOSTRAZI SI DRUMURI NATIONALE DIN ROMANIA

1.2. PROIECTANTUL LUCRARILOR

S.C. SEARCH CORPORATION S.R.L.

1.3. DENUMIREA PROIECTULUI

Drum de legatura intre A1 si DN 7 (DJ 711 A).

1.4. AMPLASAMENT

Lucrarea este amplasata pe teritoriul administrativ al localitatilor Titu, Odobesti si Potlogi din Judetul Dambovita, intre DN 7 (~ Km 47+500) si Autostrada A1 Bucuresti – Pitesti (~ Km 49+400).

1.5. SCOP SI NECESITATE

In prezent legatura intre Drumul National DN 7 si Autostrada A1 Bucuresti – Pitesti se face pe DJ 711A, care supratraverseaza Autostrada A1 in dreptul Km 49+400. Pe sectorul analizat, drumul judetean DJ 711A traverseaza localitatile Potlogi si Pitaru.

Zona analizata este intr-o continua dezvoltare, aceasta fiind sustinuta si de accesul rapid dinspre si in autostrada.

Un astfel de exemplu este orasul Titu, unde se observa o tendinta de dezvoltare datorita obiectivelor economice cara au fost constuite in ultimii ani precum si a altora ce urmeaza sa fie construite aici (de exemplu centrul Renault Technologie Roumanie). In urmatorii ani aceasta tendinta de crestere si dezvoltare se va accentua, resimtindu-se si printr-o crestere a traficului.

In general, traficul rutier in Romania a crescut de la o valoare medie zilnica anuala de 3077 in 1990 la 4150 in 2005. Imediat dupa 1990, cand au fost anulate restrictiile referitoare la utilizarea drumurilor pentru transportul de marfuri pe distante mai mari de 50 Km si combustibilul si autoturismele au devenit mai accesibile, s-a produs o crestere rapida a traficului.

Intre anul 1995 si 2000 s-a inregistrat o usoara scadere a traficului rutier mediu, ca rezultat al combinatiei dintre doua tendinte opuse (scaderea PIB si modificarea alocarii modale), in timp ce in perioada urmatoare (din anul 2000 pana in anul 2005) s-a produs o crestere medie importanta, bazata pe cresterea mare a PIB.

Traficul rutier a inregistrat o crestere medie de 2,3 % pe an din 1990, si de 3,7 % pe an din 2000 pana in prezent. Conform datelor primite de la CESTRIN se estimeaza ca traficul rutier va creste cu o rata similara, ajungand la 5917 vehicule (MZA) in 2015.

In figura nr. 1.5 - 1 se prezinta evolutia traficului mediu pe reteaua de drumuri publice in perioada 1990 – 2025, conform datelor furnizate de CESTRIN.

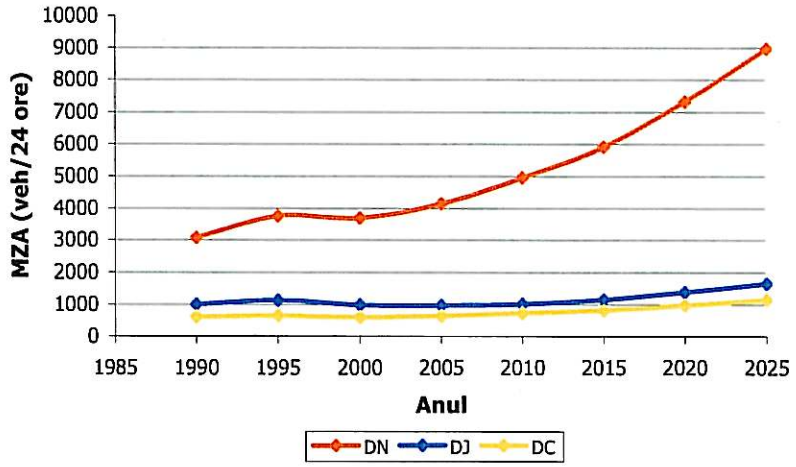


Figura nr. 1.5 – 1 Evolutia traficului mediu pe reteaua de drumuri publice din Romania

Este de prevazut astfel ca aceasta crestere se va face resimtita si in zona analizata.

In aceste conditii, traficul in localitatile traversate in prezent de DJ 711A va creste si odata cu cresterea acestuia nivelul poluarii va fi, de asemenea, mai ridicat. Va apare astfel problema congestiilor in trafic, cu franari si accelerari bruste cu impact direct asupra mediului uman si natural. Depasirea capacitatii actuale de circulatie a DJ 711A va avea ca efect reducerea fluentei circulatiei cu urmatoarele rezultate:

- Un impact negativ asupra mediului. Situatia actuala cu accelerari – decelerari in special in zonele cu declivitati mari si cu vizibilitate redusa implica un nivel mai ridicat atat de zgomot cat si de emisii de poluanti in atmosfera:
  - emisiile de CO cresc de 1,5 – 2,0 ori in timpul ciclurilor de accelerare/franare si cu pana la 25 de ori la stationarea cu motorul pornit;
  - emisiile de hidrocarburi sunt minime la rularea cu viteza constanta fiind maxime la stationarea cu motorul pornit;
- Un nivel mai scazut de siguranta a circulatiei – posibile accidente de circulatie in zonele cu vizibilitate scazuta;
- Probleme economice. Situatia actuala cu accelerari – decelerari in zonele amintite implica un consum mai ridicat de combustibil cat si un timp de parcurs mai mare. Consumul de carburanti si emisia de CO sunt maxime in timpul rularii cu viteza scazuta.

Realizarea acestei variante de legatura intre autostrada A1 si drumul national DN7 va avea ca principal efect pozitiv, atragerea unei mari parti a traficului desfasurat in prezent pe drumul judetean DJ 711A, in localitatile Potlogi si Pitaru.

Atragerea unei parti a traficului din localitatile mentionate mai sus va avea o serie de avantaje concretizate in:

- Reducerea emisiilor de poluanti in atmosfera si a nivelului de zgomot;
- Confort si viteza de circulatie sportite;
- Cresterea sigurantei circulatiei;
- Avantaje economice prin reducerea consumului de carburanti, acest consum fiind optim la o viteza de circulatie de 60 – 80 Km/h.

O componenta importanta a proiectului a fost estimarea capacitatii de circulatie a viitorului drum de legatura intre DN 7 (~ Km 47+750) si Autostrada A1 Bucuresti – Pitesti (~ Km 49+400) – *vezi fig. nr. 1.5 - 4.*

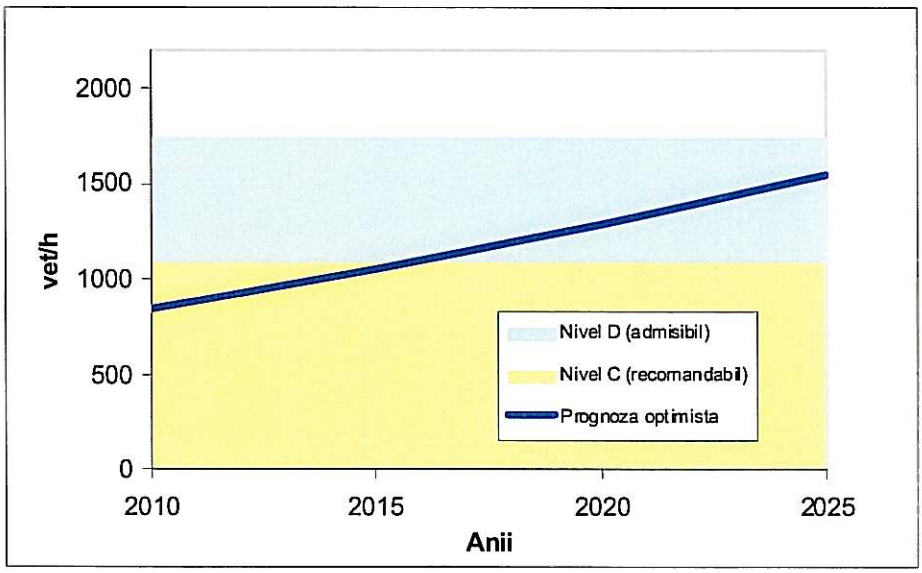


Figura. nr. 1.5 – 4 – Evolutia conditiilor de circulatie in perioada de perspectiva 2010 – 2025

Din analiza debitelor de trafic mai sus prezentate rezulta ca in ipoteza optimista incepand cu anul 2015 ar putea aparea depasiri de capacitate. Totusi, trebuie avut in vedere ca pana la acel orizont de timp se presupune ca vor fi dezvoltate si alte proiecte ce ar putea prelua astfel o parte din trafic.

In consecinta constructia acestei legaturi rutiere reprezinta o alternativa viabila pentru descongestionarea traficului de pe drumurile din reteaua de transport existenta in zona analizata. Ea va asigura un acces rutier facil si rapid pentru agentii economici din zona traversata de drumul mational DN 7 si nu in ultimul rand pentru cetatenii localitatilor situate de-a lungul drumului national spre Autostrada A1.

Situatia existenta

Reteaua de drumuri existenta pe care se desfasoara circulatia atat dinspre drumul national DN 7 spre autostrada A1, cat si in sens invers, are in componenta si drumul judetean DJ 711A. Acesta reprezinta un drum modernizat - asfaltat cu 2 (doua) benzi de circulatie, avand partea carosabila de 6,00 m si acostamente variabile intre 0,50 si 1,00 m. In prezent, la nivelul de exploatre actual, partea carosabila a inceput sa prezinte unele urme de degradare, astfel ca circulatia pe el nu se desfasoara in conditii optime, normale.

Avand in vedere aceste considerente, precum si perspectiva cresterii semnificative a traficului datorita obiectivelor economice ce se vor dezvolta in apropierea orasului Titu precum si in zonele adiacente, a aparut necesitatea realizarea unei legaturi rapide, directe si facile pe relatia drumului national DN 7 legatura cu autostrada A1.

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1. PROFILUL LONGITUDINAL

Legatura rutiera intre autostrada A1 si drumul national DN7 strabate un teritoriu de campie, profilul longitudinal fiind proiectat dupa urmatoarele criterii:

- Drumul sa fie intr-un rambleu cu inaltimea de maxim 1 m;
- Utilizarea la maximum a posibilitatilor de extragere de material pentru umplutura din zonele in care relieful terenului este mai accidentat si permite realizarea unor debleuri;
- Amenajarea intersectiilor cu alte cai de comunicatie se face cu intersectii la nivel de tip T sau cruce;
- Razele de racordare minime sau cele recomandate de confortul optic la racordarile in plan vertical;
- Declivitatea maxima admisa de 4,5 %;
- Asigurarea unei declivitati de minim 0,2 %;

2.2. PROFILUL TRANSVERSAL TIP

Latimea platformei drumului este de 9,00 m.

Ea este constituita dintr-o parte carosabila de 7,00 m (2 benzi de 3,50 m fiecare) si din 2 acostamente de cate 1,00 m fiecare, din care 0,50 m au aceeasi structura rutiera ca a partii carosabile.

Fiecare acostament are in componenta o banda de incadrare de 0,50 m latime.

2.3. STRUCTURA RUTIERA

In zonele unde legatura rutiera se va suprapune pe traseul actual al DJ 711A (intre Km 0+000 al proiectului respectiv Km 49+400 al Autostrazii A1 si Km 3+100), solutia prevede ranforsarea structurii rutiere dupa cum urmeaza:

- 4 cm beton asfaltic;
- 6 cm mixtura asfaltica;
- 8 cm anrobat bituminos AB2;
- 30 piatra sparta amestec optimal.

De la Km 3+100 si pana la sfarsitul traseului, zona Km 14+300, va fi aplicata o structura rutiera noua cu urmatoarea alcatuire:

- 4 cm beton asfaltic;
- 6 cm mixtura asfaltica;
- 8 cm anrobat bituminos AB2;
- 30 cm balast stabilizat;
- 25 cm balast;
- 20 cm srat de forma din balast.

2.4. LUCRARI PENTRU COLECTAREA ŞI EVACUAREA APELOR METEORICE

Apele meteorice colectate de pe platforma drumului vor fi descarcate in santurile si rigolele prevazute pe ambele parti ale drumului. Drumul este in rambleu, profilul transversal fiind de tip acoperis.

2.5. NODURI RUTIERE

Este prevazuta reconfigurarea nodului rutier de la Km 49+400 de pe Autostrada Bucuresti – Pitesti (A1) pentru a permite accesul din drumul de legatura pe Autostrada A1 spre toate relatiile.

2.6. LUCRARI SPECIALE

- Parapeti de protectie: pentru siguranta participantilor la trafic;

2.7. LUCRARI DE ARTA

Pentru traversarea Raului Arges, traseul drumului de legatura intre Autostrada A1 si drumul national DN 7 foloseste podul existent peste Raul Arges, care va fi reabilitat pentru a i se asigura gabaritul si a fi adus la clasa de rezistenta corespunzatoare normativelor.

Dupa intersectia cu drumul judetean DJ 401A, la traversarea Paraului Sabar a fost prevazut un pod nou, zona Km 7+700, ca si la traversarea Paraului Suta, zona Km 10+100.

2.8. LUCRARI PENTRU PROTECTIA MEDIULUI

Lucrarile propuse pentru protectia mediului sunt de urmatoarele tipuri:

- Lucrari pentru protectia calitatii apelor si solului: bazine de sedimentare, separatoare de grasimi, bazine de dispersie;

3. METODE UTILIZATE PENTRU EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI

3.1. ESTIMAREA FONDULUI ACTUAL DE POLUARE

Pentru estimarea fondului actual de poluare pe amplasamentul drumului de legatura au fost:

- Utilizate informatii din bazele de date ale agentiilor judetene pentru protectia mediului;
- Au fost facute analize si masuratori ale calitatii factorilor de mediu – aer, sol, zgomot, apa - pe amplasamentul drumului si pe amplasamentului DJ 701, principalul drum de pe care drumul expres va atrage trafic.

In general, zonele strabatute de drum nu sunt caracterizate de poluare, neexistand in culoarul drumului surse fixe de poluare.

3.2. ESTIMAREA POLUARII PRODUSE DE TRAFICUL DESFASURAT PE DRUMUL DE LEGATURA

Estimarea impactului cauzat de traficul rutier care se va desfasura pe drumul s-a facut pentru situatia cea mai defavorabila: traficul prognozat pentru anul 2025.

Factorii de mediu pentru care s-a facut estimarea au fost: apa, aerul, flora si fauna si zgomotul.

Descrierea metodelor de estimare a impactului asupra apei

Pentru estimarea poluarii apei de suprafata sau subterana s-a estimat calitatea apelor pluviale care contin poluantii depusi pe platforma drumului.

Cantitatile de poluanti depuse pe platforma drumului au fost estimate in conformitate cu recomandarile literaturii de specialitate "CETUR" – La pollution de l'air par la circulation automobile, tinand seama de particularitatile zonelor traversate : intervalul intre doua ploi consecutive, perioade cu vant.

Cunoscand debitele de apa pluviala si cantitatile de poluanti care se vor acumula intre doua ploi consecutive au fost estimate concentratiile de poluanti in apa pluviala colectata de pe platforma drumului.

Intrucat acestea au rezultat superioare concentratiilor maxim admisibile pentru evacuarea in emisari, s-au proiectat constructiile pentru epurarea apei pluviale : bazine de sedimentare si separatoare de grasimi.

Descrierea metodelor de estimare a impactului asupra aerului

La faza Studiu de fezabilitate nu sunt cunoscute zonele unde Antreprenorii isi vor amenaja Organizarile de Santier si Bazele de productie si nici ce caracteristici vor avea instalatiile pentru producerea mixturilor asfaltice, betoanelor etc care vor functiona in cadrul acestora, numarul si tipul utilajelor si vehiculelor.

Pentru Organizarile de Santier si Bazele de productie Antreprenorii vor obtine separat toate avizele si acordurile necesare functionarii, inclusiv pe cel de mediu.

Estimarea impactului asupra aerului pentru perioada de executie s-a facut pornind de la un scenariu referitor la: tipul si numarul de autovehicule si utilaje, numarul si caracteristicile statiilor de mixturi asfaltice, statiilor de betoane, distante parcurse etc.

Mentionam ca acest scenariu are la baza situatii similare pentru lucrari care s-au executat deja, dar ca Antreprenorii sunt cei care vor opta pentru asupra celor mentionate mai sus.

Pentru estimarea emisiilor de poluanti s-au utilizat factorii de emisii conform:

- Metodologiei AP 42 pentru sursele punctiforme si de suprafata;
- Metodologiei COPERT pentru sursele liniare.

Pentru estimarea concentratiilor de poluanti s-a realizat modelarea matematica a dispersiei poluantilor utilizand modelul de trafic.

Acesta este un model de dispersie pentru surse liniare de emisie, bazat pe solutia gaussiana pentru calcularea concentratiei pentru o sursa liniara.

Datele de intrare in model sunt:

- Rata de emisie;
- Harta continand configuratia drumului;
- Caracteristicile zonei;
- Coordonatele extremitatilor tronsoanelor definite ca surse liniare distincte;
- Grila de calcul;
- Frecventa de aparitie a starilor meteorologice – triplete (directia vantului, viteza vantului si clasa de stabilitate).

Estimarea poluarii aerului in perioada de functionare a drumului s-a facut pornind de la: prognoza de trafic (volume de trafic, componenta traficului), caracteristicile meteorologice ale zonei traversate, viteza de circulatie, caracteristicile terenului.

Emisiile de substante poluante s-au estimat utilizand factorii de emisii din metodologia COPERT.

Modelarea matematica a dispersiei poluantilor in aer s-a facut utilizand modelul de trafic descris mai sus.

Descrierea metodelor de estimare a impactului cauzat de zgomot

In cadrul Raportului s-a facut estimarea nivelului de zgomot produs de traficul rutier desfasurat pe drum precum si a nivelului de zgomot pe drumurile din culoarul acestuia (DJ 701).

Pentru estimarea nivelului de zgomot produs de traficul rutier desfasurat pe drum s-a calculat mai intai nivelul de zgomot la 20 m de axul drumului (izofona de referinta), luandu-se in calcul: traficul (numar si componenta), viteza de circulatie si corectia de panta.

Pentru estimarea zgomotului la receptori aflati la diferite distante si inaltimi fata de sursa de zgomot se aplica o corectie care tine seama de: distanta orizontala intre sursa si receptor, de inaltimea efectiva totala fata de sol, de suprafata planului acustic (absorbanta sau reflectorizanta).

Descrierea metodelor de estimare a impactului asupra populatiei

In dezvoltarea proiectului Drumului de Legatura intre A1 si DN 7 comunicarea a reprezentat un schimb constructiv de informatii in urma caruia au beneficiat deopotriva Beneficiarul, Proiectantul si publicul afectat de realizarea proiectului, prin aceasta intelegandu-se atat autoritatile, cat si populatia.

Pe parcursul acestui proces s-a realizat integrarea dinamica in proiect a informatiilor privind nevoile si preocuparile tuturor partilor implicate/afectate.

Contactarea si implicarea publicului s-a facut inca de la inceputul dezvoltarii proiectului si s-a desfasurat pe tot parcursul Studiului de Fezabilitate, urmand sa continue pe parcursul derularii procedurii de obtinere a acordului de mediu.

Metodele de consultare publica aplicate si care vor fi aplicate mai departe in procesul de consultare a publicului sunt urmatoarele:

- Transmiterea de chestionare catre toate Primariile localitatilor ce vor fi traversate de drumul de legatura in vederea colectarii de informatii necesare elaborarii proiectului si a Raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului;
- Transmiterea de Caiete pentru exprimarea punctelor de vedere, a propunerilor si sugestiilor catre toate Primariile ale caror localitati vor fi traversate de drum;

In continuare, consultarea publica se va desfasura in cadrul procedurii de obtinere a acordului de mediu.

Conform Ordinului M.A.P.A.M. nr. 860/2002 pentru aprobarea Procedurii de evaluare a impactului asupra mediului si de emitere a acordului de mediu, cu completarile ulterioare, titularul proiectului, C.N.A.D.N.R., va informa publicul asupra urmatoarelor etape:

- Depunerea solicitarii de obtinere a acordului de mediu pentru proiect;
- Decizia etapei de incadrare a proiectului;
- Dezbaterea publica a raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului;
- Decizia etapei de analiza a calitatii raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului.

4. IMPACTUL PROGNOZAT ASUPRA MEDIULUI

Poluarea specifica drumurilor si traficului rutier este de urmatoarele tipuri:

- Poluarea manifestata pe perioada de constructie a dumului;
- Poluarea manifestata pe perioada de functionare a dumului.

Poluarea manifestata pe perioada de constructie a dumului

Acest tip de poluare are un caracter temporar si cu valori al nivelului de poluare variat in functie de intensitate de desfasurare a lucrarilor de constructie. Nivelul de poluare va fi mai ridicat in zonele limitrofe Bazelor de productie.

Poluarea manifestata pe perioada de functionare a dumului

- Poluarea cauzata de desfasurarea traficului rutier – poluare care are un nivel variabil, functie de volumul si caracteristicile traficului;
- Poluarea sezoniera – poluare produsa de lucrarile executate pentru mentinerea circulatiei in conditii de siguranta pe perioada iernii in zonele cu polei si gheata ale drumului;
- Poluarea accidentala – cauzata de producerea accidentelor de circulatie in care sunt implicate autovehicule care transporta substante periculoase (hidrocarburi, substante toxice, inflamabile, explozibile, corozive etc. Aceste substante sunt periculoase pentru factorii de mediu si prezinta un risc ridicat pentru sanatatea populatiei din zona accidentului.

Estimarea impactului pe care il va avea drumul asupra factorilor de mediu s-a facut calitativ si cantitativ. S-a analizat, de asemenea, poluarea de fond in culoarul drumului.

Prognoza impactului s-a facut pentru perioada de constructie a drumului si pentru perioada de functionare a drumului.

In cadrul Raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului s-a prezentat analiza comparativa a celor 6 variante de traseu studiate la inceputul Studiului de Fezabilitate, detalierea impactului facandu-se pentru varianta avizata de catre administratiile locale (Consilii judetene si Primarii) prin Certificatele de Urbanism.

De asemenea, in cadrul Raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului au fost studiate:

- VARIANTA ZERO, in cazul in care drumul nu s-ar executa;
- VARIANTA 1 (varianta finala aleasa – varianta 6), in cazul realizarii drumului.

Corespunzator, a fost analizat impactul asupra mediului natural si a populatiei, comparativ pentru cele doua variante – 0 si 1 - , dar nu numai in zona drumului, ci si pe DJ 701, principalul drum de pe care drumul de legatura va atrage traficul.

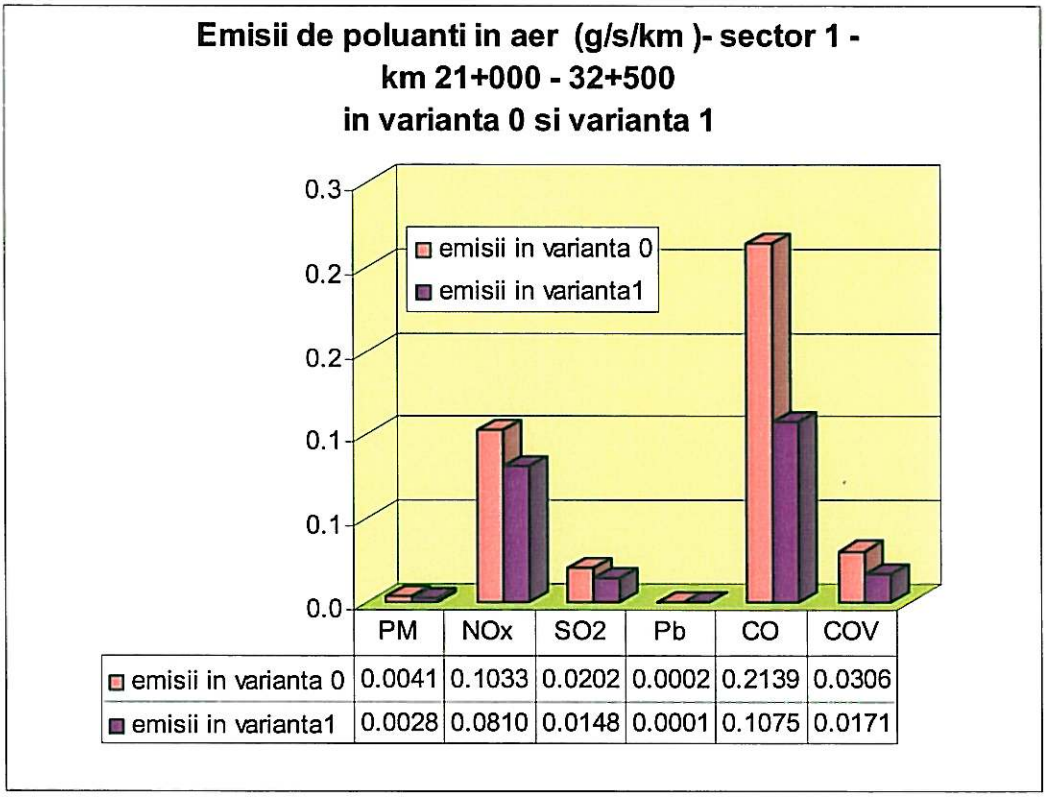


Figura. nr.3.2.1: Emisii de poluanti in aer in variantele 0 si 1 – sectorul 1

In Varianta I (realizarea drumului), emisiile de poluanti pe drumul (DJ 701) din culoarul drumului de legatura vor scadea.

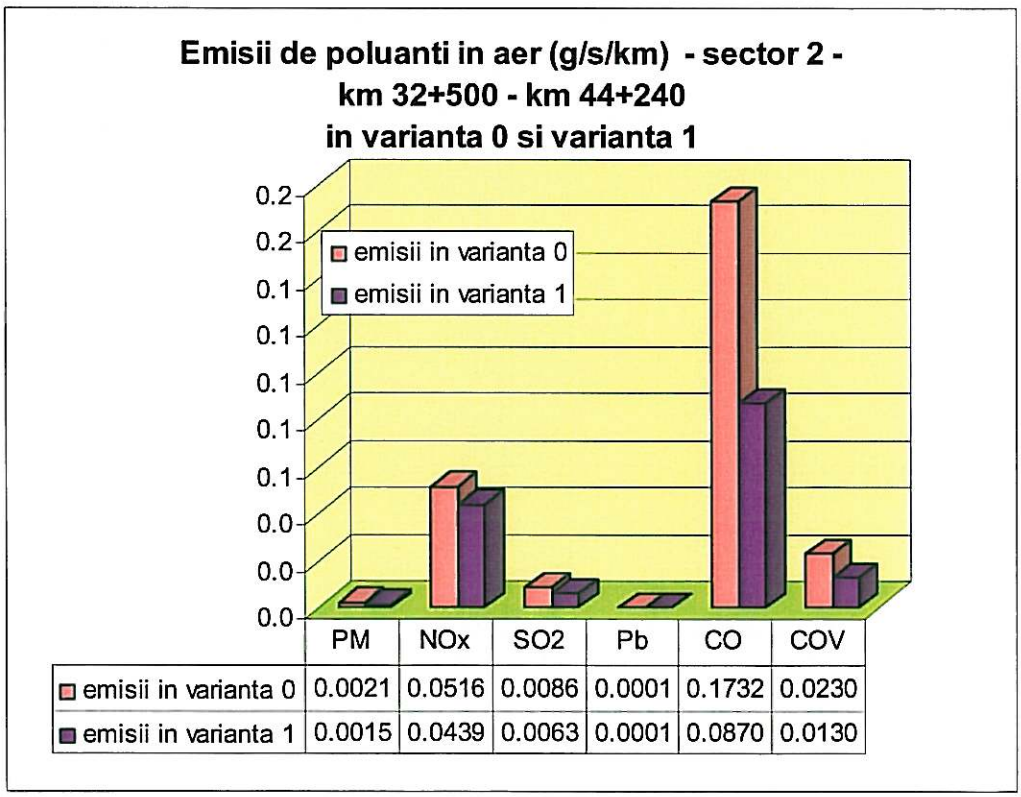


Figura. nr.3.2.2. Emisii de poluanti in aer in variantele 0 si 1 – sectorul 2

Dupa cum se observa, comparativ cu Varianta 0 (in cazul in care nu se va executa drumul), in Varianta I (realizarea drumului), emisiile de poluanti pe drumul din culoarul drumului de legatura se vor reduce considerabil.

Tabel nr. 14.1.7.- 1: Reducerea emisiilor de poluanti in aer, pe drumul (DJ 701) din culoarul drumului, in Varianta I

Reducerea emisiilor de poluanti						
Denumire drum	***PM***	***NO_x***	***SO_2***	***Pb***	***CO***	***COV***
DJ 701 (sector 1 – km 21+000 – km 32+500)	31.79%	21.60%	26.54%	34.89%	49.75%	44.06%
DJ 701 (sector 2 – km 32+500 – km 22+240)	27.63%	14.87%	26.48%	34.65%	49.78%	43.47%

Referitor la nivelul de zgomot, apreciem ca reducerea traficului care se desfasoara in prezent pe drumurile judetene DJ 711A, DJ 401A, DJ 701 si pe drumul national DN7, prin atragerea acestuia de catre Drumul de legatura, va determina o scadere a nivelului de zgomot in localitatile traversate de aceste drumuri.

Tabel nr. 3.1 – 2: Reducerea nivelului de zgomot pe drumurile din culoarul drumului, in Varianta I

Drum	***distanta intre fatada cladirirlor (m)***	***Leq fara drumul de legatura (dB(A)) - Varianta 0***	***Leq cu drumul de legatura(dB(A)) - Varianta I***	***Diferenta (dB(A))***
DJ 701	15	71.96	70.82	-1.5

Comparand cele doua variante au rezultat urmatoarele concluzii:

- Impactul in perioada de executie va fi negativ in cazul executiei lucrarilor, dar se va manifesta pe arii restranse si in perioade limitata de timp. In cadrul studiului au fost prevazute masuri de reducere a impactului negativ;
- Impactul in perioada de operare va fi pozitiv dupa intrarea in functiune a drumului, prin reducerea emisiilor de poluanti evacuati in atmosfera si implicit a concentratiilor de poluanti in aer, apa de suprafata si subterana, sol, precum si a nivelului de zgomot pe drumurile de pe care drumul de legatura va atrage traficul. Acest impact pozitiv se va manifesta pe termen lung.

5. IDENTIFICAREA SI DESCRIEREA ZONEI IN CARE SE RESIMTE IMPACTUL

In perioada de executie a lucrarilor zona de impact maxim va fi cea din apropierea Organizarilor de Santier si Bazelor de productie, ca urmare a functionarii surselor fixe de poluare (statii de asfalt, statii de betoane), a traficului intens, precum si zonele in care se realizeaza lucrarile (ca urmare a desfasurarii traficului de santier, functionarii utilajelor si echipamentelor, activitatilor de incarcare – descarcare a materiilor prime si materialelor de constructie etc).

Amplasamentele acestora nu se cunosc, ele vor fi optiunea Antreprenorilor care vor construi drumul si vor face obiectul unor cereri distincte pentru obtinerea acordurilor de mediu.

In perioada de operare, zona de impact este cea adiacenta drumului de legatura. In prezent, in general, zonele traversate de drum nu sunt caracterizate de poluare, neexistand surse fixe importante de poluare a mediului. Localitatile cele mai apropiate de traseul drumului expres sunt: Corbii Mari, Potlogi, Titu si Odobesti.

Un important impact pozitiv se va resimti de catre populatia care traieste in toate localitatile traversate de DJ 711A (mentionate mai sus). Astfel, in aceste localitati va scadea poluarea chimica a aerului si poluarea fonica, ca urmare a reducerii si fluidizarii traficului si va creste siguranta circulatiei pe aceste drumuri.

6. MASURI DE DIMINUARE A IMPACTULUI

In cadrul Raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului au fost identificate sursele de poluare si impactul atat pentru perioada de executie, cat si pentru cea de operare a drumului.

Corespunzator, pentru cele doua faze, au fost propuse masuri de reducere a impactului asupra mediului pentru diminuarea efectelor negative si accentuarea celor pozitive.

In raport, au fost propuse, de asemenea, programe de monitorizare pentru identificarea unor posibile probleme/disfunctionalitati si urmarirea functionarii lucrarilor propuse.

Lucrarile propuse pentru protectia mediului sunt urmatoarele:

- Lucrari pentru protectia calitatii apelor si solului: bazine de sedimentare, separatoare de grasimi, bazine de dispersie. Dimensiunile precum si aplicabilitatile acestora vor fi stabilite la o faza urmatoare.

7.CONCLUZIILE MAJORE CARE AU REZULTAT DIN EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI

7.1. IMPACTUL REALIZARII DRUMULUI DE LEGATURA INTRE A1 SI DN 7 VA FI PREPONDERENT POZITIV

Impactul in perioada de executie a lucrarilor va fi negativ, dar se va manifesta pe arii restranse si in perioade limitate de timp. In cadrul studiului au fost prevazute masuri de reducere a impactului negativ.

Impactul in perioada de operare va fi pozitiv, dupa intrarea in functiune a drumului, prin reducerea emisiilor de poluanti evacuati in atmosfera si implicit a concentratiilor de poluanti in aer, apa de

suprafata si subterana, sol, precum si a nivelului de zgomot pe drumurile de pe care drumul va atrage trafic. Acest impact pozitiv se va manifesta pe termen lung si este cu atat mai important cu cat aceste drumuri traverseaza numeroase localitati.

Principalele beneficii aduse de Drumul de Legatura intre A1 si DN 7:

- racordarea la reteaua europeana de transport (drumul este racordat la Autostrada 1);
- dezvoltarea economica si sociala a zonelor traversate de drum;
- reducerea distantei de parcurs, realizandu-se implicit economie de carburanti si de timp;
- crearea de locuri noi de munca;
- cresterea calitatii vietii si a mediului inconjurator.

PIESE DESENATE