

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Decizia etapei de încadrare

Nr. 136 din 23.08.2023

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu pentru proiectul „Electrificarea liniei feroviare Rădulești - Giurgiu Nord” adresată de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA cu sediul în Bd. Dinicu Golescu, nr.38, sector 1, București, înregistrată la Agenția Națională pentru Protecția Mediului cu nr. 1552/30.01.2023, 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 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, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.2387/2011 pentru modificarea Ord. MMDD nr.1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
- Hotărârii Guvernului nr.971/2011 pentru modificarea și completarea HG nr.1284/2007 privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
- Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.1822/2020 pentru aprobarea Metodologiei de atribuire în administrare a ariilor naturale protejate;
- Ordinului Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr.269/2020 privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte,

Agencia Națională pentru Protecția Mediului, în calitate de autoritate competentă pentru protecția mediului decide, ca urmare a punctelor de vedere transmise de către

autoritățile reprezentate în Comisia de Analiză Tehnică, a consultărilor desfășurate în cadrul ședințelor Comisiei de analiză tehnică din data de 12.06.2023 la Agenția pentru Protecția Mediului Giurgiu și din data de 16.06.2023 la Agenția pentru Protecția Mediului Teleorman, adresei Administrației Naționale Apele Române - Administrația Bazinală de Apă Argeș – Vedea nr. 5552/04.04.2023, că proiectului „Electrificarea liniei feroviare Rădulești - Giurgiu Nord” propus a fi amplasat pe teritoriul administrativ al județelor Teleorman și Giurgiu:

- nu se supune evaluării impactului asupra mediului,
- nu se supune evaluării adecvate
- nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă;

Justificarea prezentei decizii:

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

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 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.

b) amplasamentul proiectului se află în vecinătatea ariilor naturale protejate; Proiectul nu intersectează nici o arie naturală protejată, dar trece prin proximitatea a două situri Natura 2000. Culoarul/lucrările se află la aprox. 30 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara-Corneanca și la aprox. 900 m de ROSPA0146 Valea Câlniștei.

c) conform adresei Administrației Naționale Apele Române - Administrația Bazinală de Apă Argeș – Vedea nr. 5552/04.04.2023 nu este necesară întocmirea SEICA.

1. Caracteristicile proiectului

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Sectorul de cale ferată Rădulești - Giurgiu Nord, în lungime de aproximativ 57 km, face parte din parcursul românesc de tranzit pentru trenuri de marfa Curtici - Giurgiu (670 km), care este electrificat până în stația Rădulești, inclusiv.

Electrificarea liniei de cale ferată Rădulești - Giurgiu Nord este totodată varianta optimă pentru minimizarea impactului asupra mediului datorat traficului de marfa în zona Parcului Natural Comana, prin preluarea traficului de marfa de pe ruta București Nord - Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră.

Caracteristicile actuale ale liniei de cale ferată Rădulești - Giurgiu Nord sunt următoarele:

- lungime traseu cca. 57 km;
- linie simplă, neelectrificată, parțial cu probleme de stabilitate, puncte periculoase;
- 10 puncte de secționare (Rădulești, Tâmavele, Vlașca, Răsuceni, Toporu, Chiriacu, Stănești, Oncești, Bălănoaia, Cetatea).

Prezentul proiect presupune electrificarea liniei pe întreaga lungime a traseului și îmbunătățirea infrastructurii existente pentru creșterea vitezei de circulație, la viteza de



120 km/h, pentru trenurile de călători, respectiv de 60-80 de km/h, pentru trenurile de marfă.

Viteza mai mică de 120 km/h va fi pe zonele unde retrasarea căii se poate face numai cu costuri mari, afectând diverse construcții existente (feroviare sau aparținând altor proprietari).

Pentru acest proiect au fost analizate următoarele lucrări:

- Electrificarea liniei pe toată lungimea traseului;
- Reînnoirea infrastructurii liniilor și corectarea geometriei traseului pentru viteza de 120 km/h (cu excepția anumitor zone);
- Reconfigurarea dispozitivului de linii din stații, având în vedere electrificarea tronsonului de cale ferată;
- Introducerea sistemului ERTMS (ETCS nivelul 2 și GSM-R);
- Realizarea peroanelor prin ridicarea nivelului superior, în conformitate cu standardele europene în vigoare;
- Realizare de rampe de încărcare – descărcare, în stații și în halte de mișcare;
- Montarea de încălzitoare de macaz noi, în stații și în halte de mișcare.

Durata estimată pentru execuția efectivă a lucrărilor este de 30 luni.

S-a realizat corelarea cu prevederile planurilor de management și obiectivelor de conservare aferente siturilor Natura 2000 ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca și ROSPA0146 Valea Câlniștei.

Localizarea lucrărilor prevăzute în cadrul stațiilor/organizărilor de șantier în raport cu ariile naturale protejate:

Nr. crt.	Stație	Distanța aproximativă față de ariile naturale protejate (m)
1.	Rădulești	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
2.	Târnavele	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
3.	Răsuceni (interval Vlașca-Toporu)	450 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
4.	Vlașca	1260 m de ROSPA0146 - Valea Câlniștei
5.	Toporu	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
6.	S.T.E. Toporu (interval Toporu- Chiriacu)	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
7.	Chiriacu	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
8.	Stănești	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
9.	Oncești (interval Stănești - Bălănoaia)	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate



10.	Bălănoaia	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
11.	Cetatea (interval Bălănoaia -Giurgiu Nord)	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate

Localizarea platformelor tehnologice prevăzute, în raport cu ariile naturale protejate

Nr. crt.	Cod platformă tehnologică	Suprafața (mp)	Poziție kilometrică estimativă	Distanța aproximativă față de ariile naturale protejate (m)
1.	PT1	800	Km 6+100	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
2.	PT2	250	Km 6+150	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
3.	PT4	250	Km 7+450	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
4.	PT3	250	Km 8+900	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
5.	PT5	250	Km 18+900	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
6.	PT6	250	Km 24+500	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
7.	PT7	250	Km 28+200	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
8.	PT8	250	Km 29+000	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
9.	PT9	254.81	Km 31+550	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
10.	PT10	250	Km 34+050	1340 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
11.	PT11	253.77	Km 35+000	640 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
12.	PT12	250	Km 35+650	640 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
13.	PT13	250	Km 40+800	1270 m ROSPA0146 - Valea Câlniștei
14.	PT14	250	Km 42+150	1400 m de ROSPA0146 - Valea Câlniștei
15.	PT15	250	Km 42+800	1875 m de ROSPA0146 - Valea Câlniștei
16.	PT16	250	Km 43+600	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
17.	PT17	250	Km 44+200	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
18.	PT18	250	Km 46+900	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
19.	PT19	250	Km 50+750	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
20.	PT20	250	Km 51+350	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate



Lucrări la poduri și podețe

Nr. crt.	Poziție kilometrică	Tipul structurii	Lucrări	Distanța aproximativă față de ariile naturale protejate (m)
1.	7+431	Pod	refacere – pod nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
2.	8+918	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
3.	18+887	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
4.	24+412	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
5.	28+183	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
6.	29+013	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
7.	31+511	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
8.	34+026	Podetș	refacere – podeț nou	1400 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
9.	34+966	Podetș	refacere – podeț nou	730 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
10.	35+643	Podetș	refacere – podeț nou	625 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
11.	40+815	Podetș	refacere – podeț nou	1170 m ROSPA0146 - Valea Câlniștei
12.	42+165	Podetș	refacere – podeț nou	1315 m ROSPA0146 - Valea Câlniștei
13.	42+742	Podetș	refacere – podeț nou	1840 m ROSPA0146 - Valea Câlniștei
14.	43+599	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
15.	44+240	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
16.	46+848	Podetș	refacere – podeț nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate



17.	50+764	Podet	refacere – podet nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
18.	51+317	Podet	refacere – podet nou	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate

Amplasarea bazinelor de retenție

Nr. crt.	Stație Interval CF	Km proiectat	Nr. buc.	Distanța aproximativă față de ariile naturale protejate (m)
1.	Rădulești	57+300	1	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
2.	Rădulești	56+800	1	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
3.	Toporu	32+200	1	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
4.	Chiriacu	21+600	1	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate
5.	Bălănoaia	6+100	1	peste 2000 m față de ambele arii naturale protejate

În ceea ce privește lucrările de drumuri, se vor realiza următoarele lucrări:

- desființarea trecerii la nivel de la km 6+145 din stația Bălănoaia cap Y și realizarea unui pasaj rutier superior pe DN5B;
- refacerea drumului județean DJ503 pe zonele unde se impune înlocuirea podețului existent de drum cu unul nou;
- lucrări de reamenajare a drumurilor în zona fiecărei treceri la nivel ce se va menține pe tronson.

O parte din cantitatea de material de umplură necesară realizării terasamentelor va fi preluată din săpăturile realizate în amplasamentul lucrărilor, în funcție de rezultatul testelor de laborator. Restul cantității necesare va fi extrasă, procurată din surse naturale autorizate (balastiere/cariere), gropi de împrumut și transportat în depozite în vederea utilizării.

Pentru lucrările de provizorat se vor folosi stâlpi din beton SECP 6 cu sau fără plăci de reazem și traverse de sprijin.

Bilanțul estimat de materiale:

Bilanț estimat de materiale			
Material	UM	Producție proprie	Achiziționat de la terți
Șină tip 60E1/49E1	tone	0	9,200,000.00
Traverse de beton	buc.	0	135,800.00



Traverse de lemn	buc.	0	1,800.00
Piatră spartă	mc.	175,277.10	196,000.00
Substratul căii	mc	0	233,774.10
Mixtură asfaltică	tone	0	11,575.00
Pământ vegetal	mp	199,360.00	0.00
Umplutură coeziv terasament	mc	108,012.00	151,854.08
Umplutură necoeziv terasament	mc	0	2,169,344.00
Beton	mc	0	37,772.99
Oțel beton	tone	0	2,405.00
Apă	tone	0	2,541,034.00
Combustibil	tone	0	649.00
Armătură	tone	0	2,724.54
Oțel	tone	0	2,980.00
Cupru	tone	0	90.00
Aluminiu	tone	0	65.00
Ciment	tone	0	1,000.00
Balast	mc	0	14,556.20
Cofraj	mp	0	65,790.00

Materiile prime necesare realizării lucrării nu se vor depozita pe amplasamentul organizării de șantier decât în cantități reduse, pentru punerea imediată în operă. Acestea vor fi transportate etapizat, cu mijloace de transport specifice.

Betonul de ciment și betonul asfaltic/mixtura asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ci se vor prepara în stațiile de betoane contractate și vor fi transportate pe ampriza lucrărilor cu mijloace de transport specifice.

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică folosință.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenor de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, din afara amplasamentului, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie.

Energia electrică necesară desfășurării activităților de construcție va fi furnizată din sistemul energetic național, prin bransarea la rețeaua locală de energie electrică sau de grupuri electrogene ale constructorului.



Situația actuală și proiectată a alimentării cu energie electrică pentru stații și haltele de pe tronson

Nr. crt.	Denumire stație	Situația actuală	Situația proiectată
1	RĂDULEȘTI	Instalațiile electrice sunt alimentate prin postul de transformare PTA CEZ 20/0,4 kV (racord de 40 m; puterea transformatorului 63 kVA). Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 23 kW (30CP).	Se va realiza: - Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap X. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap Y.
2	TÂRNAVELE	Instalațiile electrice sunt alimentate prin racord electric 0,4 kV de 40 m. Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 23 kW (30CP).	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din SEN de 20/0,4 kV – 63 kVA, ca sursă de bază pentru consumatorii stației. - Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap X.
3	VLAȘCA	Instalațiile electrice sunt alimentate prin racord electric 0,4 kV de 1,2 km. Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 23 kW (30CP).	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din SEN de 20/0,4 kV – 63 kVA, ca sursă de bază pentru consumatorii stației. - Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap X.
4	RĂSUCENI (Interval VLAȘCA- TOPORU)	Nu există informații referitoare la instalațiile electrice.	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de alimentare pentru consumatorii aferenți iluminatului și GSMR.
5	TOPORU	Instalațiile electrice sunt alimentate prin racord electric din PTA ENEL 20/0,4 kV de 30 m. Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 23 kW (30CP).	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din SEN de 20/0,4 kV – 63 kVA, ca sursă de bază pentru consumatorii stației. - Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia



Nr. crt.	Denumire stație	Situația actuală	Situația proiectată
			de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap X. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap Y.
6	S.T.E. TOPORU (Interval TOPORU- CHIRIACU)	Nu există instalațiile electrice.	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din SEN de 20/0,4 kV – 63 kVA, ca sursă de bază pentru serviciile auxiliare ale substației de tracțiune electrică. - Un Grup Electrogen nou de 50kVA, cu Panou de Automatizare. În plus, se propune realizarea unei STE 110/25 kV cu două transformatoare 110/25 kV – 10 MVA (unul în funcțiune în regim normal de funcționare, iar al doilea în rezervă, pentru situația defectării transformatorului în funcțiune sau pentru funcționarea în paralel, în cazuri speciale) în apropierea stației CF Toporu (spre cap Y). Zona Neutră (ZN) va fi amplasată în linia curentă Toporu – Chiriacu la poziția kilometrică CF aproximativă 31+440.
7	CHIRIACU	Instalațiile electrice sunt alimentate prin postul de transformare PTA ENEL 20/0,4 kV (racord de 30 m; puterea transformatorului 100 kVA). Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 18 kW (25CP).	Se va realiza: - Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap X.
8	STĂNEȘTI	Instalațiile electrice sunt alimentate prin postul de transformare PTA ENEL 20/0,4 kV (racord de 30 m; puterea transformatorului 100 kVA). Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 18 kW (25CP).	Se va realiza: - Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap X.
9	ONCEȘTI (Interval STĂNEȘTI BĂLĂNOAIA)	Nu există informații referitoare la instalațiile electrice.	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 5 kVA, ca sursă de alimentare pentru consumatorii aferenți GSMR. - În varianta 2 se va realiza pentru consumatorii aferenți tunelului un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 10 kVA.
10	BĂLĂNOAIA	Instalațiile electrice sunt alimentate	Se va realiza:



Nr. crt.	Denumire stație	Situația actuală	Situația proiectată
		prin postul de transformare PTAB ENEL 20/0,4 kV (racord de 50 m; puterea transformatorului 250 kVA). Sursă de rezervă pentru instalațiile de siguranță este un grup electrogen (GE) de 30 kW (33CP).	- Înlocuirea Grupului Electrogen cu un grup electrogen nou de 38 kW, cu Panou de Automatizare nou. - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 25 kVA, ca sursă de rezervă pentru consumatorii CED și GSMR. - Un PT 25/0,23 kV – 25 kVA pentru alimentarea încălzitoarelor de macaz din cap Y.
11	CETATEA (Interval BĂLĂNOAIA GIURGIU NORD)	- Nu există informații referitoare la instalațiile electrice.	Se va realiza: - Un post de transformare cu alimentarea din linia de contact (PTLC) de 25/0,23 kV – 5 kVA, ca sursă de alimentare pentru consumatorii aferenți iluminatului.

Perioada de funcționare este nelimitată, în condițiile realizării lucrărilor de întreținere și reparații conform normativelor în vigoare.

Demolarea podurilor și podețelor existente prevăzută a fi înlocuite, se va efectua exclusiv cu mijloace mecanizate și ocazional, prin mijloace manuale. În cadrul procesului de demolare nu se vor folosi materiale explozibile sau agenți chimici ce pot afecta mediul înconjurător.

Lucrările de demolare se vor realiza în închidere de linie sau sub circulație la adăpostul podurilor provizorii și se vor efectua de principiu în ordine inversă montării.

Elementele de beton se transportă în locații special destinate concasării, în vederea reutilizării adecvate, conform prevederilor legale și tehnice în vigoare. Restul molozului, cu acordul Beneficiarului și al autorităților locale se transportă spre depozitare în locuri special destinate acestui scop.

În cadrul proiectului, este prevăzută reabilitarea, respectiv demolarea mai multor podețe existente pe sectorul căii ferate analizate.

Lucrări de demolare prevăzute în cadrul proiectului – poduri și podețe.

Nr. crt.	km existent	km proiectat	Tip structură existentă	Tip structură proiectată	Distanțe față de aria protejată [m]	Aria naturală protejată
1.	34+026	34+038	Podeț boltit din beton armat, 1,45m	Podeț. Cadru monolit din beton armat	1373	ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
2.	34+966	34+977	Podeț boltit din beton armat, 2,0m	Podeț. Tubular din beton armat	658	ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
3.	35+643	35+654	Podeț boltit din beton armat, 1,40m	Podeț. Cadru monolit din beton armat	569	ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca



4.	40+815	40+825	Podet dalat din beton armat, 1,35m	Podet. Cadru monolit din beton armat	1242	ROSPA0146 Valea Câlniștei
5.	42+165	42+176	Podet boltit din beton armat, 2,45m	Podet. Tubular din beton armat	1364	ROSPA0146 Valea Câlniștei
6.	42+742	42+750	Podet tubular din beton armat, 1,40m	Podet. Tubular din beton armat	1828	ROSPA0146 Valea Câlniștei

Alte lucrări de demolare prevăzute în cadrul proiectului

Nr. crt.	Județ	Stația/ Intervalul de stație	Interval kilometric		Denumire construcție	Distanța minimă față de ariile protejate
1.	Teleorman	Rădulești	56+086	56+024	Rampă de încărcare-descărcare Peroane	peste 2000 m
2.		Rădulești-Târnavele	56+024	50+207	-	-
3.		Târnavele	50+207	48+883	Rampă de încărcare-descărcare Peroane	peste 2000 m
4.		Târnavele-Vlașca	48+883	42+260	-	-
5.		Vlașca	42+260	41+037	Rampă de încărcare-descărcare Peroane	1250 m de ROSPA0146 Valea Câlniștei
6.		Vlașca-Toporu	41+037	33+219	Peroane (H. Răsuceni)	570 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara - Corneanca
7.	Giurgiu	Toporu	33+219	31+093	Rampă de încărcare-descărcare Peroane Magazie Cabina portar	peste 2000 m
8.		Interval Toporu-Chiriacu	31+093	22+650	-	peste 2000 m
9.		Chiriacu	22+650	21+335	Rampă de încărcare-descărcare Peroane	peste 2000 m
10.		Interval Chiriacu-	21+335	15+315	-	peste 2000 m



Nr. crt.	Județ	Stația/ Intervalul stație	Interval kilometric		Denumire construcție	Distanța minimă față de ariile protejate
		Stănești				
11.		Stănești	15+315	14+003	Rampă de încărcare- descărcare Peroane Magazie	peste 2000 m
12.		Interval Stănești- Bălănoaia	14+003	7+398	Peroane	peste 2000 m
13.		Bălănoaia	7+398	5+880	Rampă de încărcare- descărcare Peroane Trecere la nivel km 6+145	peste 2000 m
14.		Interval Bălănoaia- Giurgiu Nord	5+880	3+112	Peroane	peste 2000 m

Demontările de linii ferate normale se vor executa mecanizat.

Zonele afectate de lucrările de construcție vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, așternerea de pământ vegetal, plantare vegetație specifică zonei. Utilizarea plantelor nu va avea numai un scop estetic, ci și de reconstrucție a elementelor naturale.

O atenție specială se va acorda zonelor ocupate temporar pentru realizarea lucrărilor:

- limitarea la minimumul necesar a suprafeței ocupate;
- înainte de începerea activității de construire, solul vegetal va fi excavat și depozitat într-un perimetru special (situat în afara zonei de lucrări efective) astfel încât, la terminarea lucrărilor, să se asigure materialul de refacere a structurii vegetale a solului;
- refacerea structurii solului prin discuire și așezarea solului vegetal.

În funcție de folosința terenului, se vor planta specii vegetale selectate în așa fel încât să răspundă cerințelor de integrare în contextul zonei.

Pentru acces la Substația de Tracțiune Electrică (STE) proiectată și amplasată în stația Toporu, s-a avut în vedere realizarea unui acces auto din drumul județean DJ503

Situația proiectată a intersecției liniei de cale ferată proiectată Rădulești – Giurgiu Nord cu arterele rutiere de interes local sau național

Nr. crt.	Tronson	Km. ex.	Localizare	Tip drum	Categorie	Tip lucrări	Distanța față de ariile naturale protejate (m)	Aria naturală protejată
1.	Rădulești	57+558	St.	DA	V	SAT	15165	ROSPA0146 - Valea Călniștei
2.	Rădulești Târnavele	55+295	Lc.	DA	V	SAT	12900	ROSPA0146 - Valea Călniștei



3.	Rădulești Târnavele	52+050	Lc.	DA	V	SAT	9930	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
4.	Târnavele	49+080	St.	DJ	V	BAT	7350	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
5.	Târnavele - Vlașca	48+095	Lc.	DJ	V	BAT	6430	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
6.	Târnavele - Vlașca	46+990	Lc.	DA	V	SAT	5430	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
7.	Târnavele - Vlașca	45+640	Lc.	DC	V	BAT	4265	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
8.	Târnavele - Vlașca	42+895	Lc.	DA	V	SAT	1970	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
9.	Vlașca	41+220	St.	DN6 (E70)	III	BAT	1260	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
10.	Vlașca - Toporu	39+110	Lc.	DC	V	SAT	265	ROSCI0422 - Pădurea Dandara - Corneanca
11.	Vlașca - Toporu	35+505	Lc.	DC	V	SAT	575	ROSCI0422 - Pădurea Dandara - Corneanca
12.	Toporu	33+025	St.	ACCES	V	SAT	2330	ROSCI0422 - Pădurea Dandara - Corneanca
13.	Toporu - Chiriacu	27+470	Lc.	DJ	V	SAT	7510	ROSPA0146 - Valea Câlniștei
14.	Chiriacu	22+480	St.	DJ	III	BAT	10805	RONPA0437 Pădurea Manafu
15.	Chiriacu	21+485	St.	ACCES	V	SAT	11100	RONPA0437 - Pădurea Manafu
16.	Stănești	14+210	St.	DC	V	BAT	10670	ROSPA0108 - Vedea - Dunăre
17.	Stănești Bălănoaia	11+015	Lc.	DJ	V	BAT	8460	ROSPA0108 - Vedea - Dunăre
18.	Stănești Bălănoaia	9+810	Lc.	DJ	V	BAT	8460	ROSPA0108 - Vedea - Dunăre
19.	Bălănoaia	6+145	St.	DN5B	III	PASAJ SUPERIOR	7955	ROSPA0108 - Vedea - Dunăre

S-a evitat crearea unor intersecții noi ale traseului CF proiectat cu alte drumuri existente (DN, DJ, DC), deoarece ar fi impus realizarea de pasaje denivelate.

Linia C.F. Rădulești – Giurgiu Nord unește localitățile din lungul traseului său, stațiile fiind amplasate la marginea acestora. Locuințele sunt amplasate la diferite distanțe față de calea ferată, în funcție de configurația terenului.

Principalele cursuri de apă pe care le intersectează traseul căii ferate sunt următoarele:

- Salba de lacuri Tomulești (localitatea Toporu);
- Râul Valea Albă (localitatea Drăgănești-Vlașca);
- Râul Câlniștea (localitatea Botoroaga).

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:

Platformele propuse pentru amenajarea organizării de șantier nu prezintă vegetație lemnoasă;

Organizările de șantier sunt împrejmuite cu gard de protecție, urmând să fie păzite.



Lucrările provizorii se vor racorda la rețeaua zonală de distribuție a energiei electrice.

Racordarea la apă se propune a se realiza prin racordarea la rețeaua de apă din vecinătate sau aprovizionare cu apă de la surse controlate sanitar.

Organizarea de șantier va dispune de un număr suficient de: containere vestiar, containere grup sanitar, toalete ecologice, containere birou, containere cazare, respectiv containere de depozitare materiale precum și container depozitarea sculelor.

De asemenea, organizarea de șantier va avea platforme pentru parcare, platforma de lucru și platforme de depozitare materiale rezultate din demontare și materiale noi.

Accesul la incintele organizării de șantier se va efectua din rețeaua de drumuri existente.

Platforma organizării de șantier se va amenaja cu refuz de ciur sau piatră spartă recuperate și obținută prin demontarea liniilor de cale ferată existente, iar peste stratul de piatră spartă compactat, se va așterne un strat nou de balast de 10 cm compactat.

La dezafectarea platformei de șantier terenul va fi readus la starea inițială.

Pentru realizarea lucrărilor de artă (poduri, podețe) s-au prevăzut platforme tehnologice amplasate în proximitatea lucrărilor. Pentru depozitarea materialelor scoase din cale, dar și a materialelor necesare în etapa de construcție, se vor utiliza și spațiile existente în stații, halte de mișcare sau puncte de oprire, acestea fiind delimitate strict în limita stabilită a proiectului.

Principalele utilaje folosite pentru execuția lucrării sunt: excavatoare, buldozere, încărcătoare frontale, compactoare, plăci vibratoare, utilaj de forat, automacara, autogreder, bureză, macarale c.f., utilaje așternere mixtură, grup electrogen. Mijloacele de transport folosite în lucrare sunt autobasculante, betoniere, autocamioane, cisterne apă.

Frecvența transporturilor efectuate în sau din organizările de șantier va depinde de ritmul de lucru, aprovizionarea urmând să se facă etapizat, conform unui program stabilit în acord cu stadiul efectiv al lucrărilor.

În organizările de șantier vor fi depozitate temporar doar o parte din materiale, întrucât multe din acestea (balast, nisip, pietriș, piatră spartă, mixtură asfaltică, betoane, panouri de cale etc.) pot fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă (fără depozitarea temporară în organizările de șantier).

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar cu personal instruit (exclusiv pentru autovehiculele de dimensiuni reduse din fronturile de lucru - alimentare de la stațiile autorizate).

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenor de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.



Organizările de șantier se vor amenaja în limita existentă a căii ferate, amplasate în imediata vecinătate a clădirilor de călători.

Localizarea organizărilor de șantier

Nr. crt.	Cod*	Denumire	Suprafața (mp)	Poziție kilometrică estimativă
1.	OS1	Bălănoaia 1	4140.96	Km 6+175
2.	OS2	Bălănoaia 2	2761.69	Km 7+000
3.	OS3	Stănești	9812.42	Km 14+700
4.	OS4	Chiriacu 1	9565.79	Km 22+000
5.	OS5	Chiriacu 2	10011.21	Km 22+300
6.	OS6	Toporu 1	3959.60	Km 32+200
7.	OS7	Toporu 2	3545.89	Km 32+550
8.	OS8	Drăgănești Vlașca	3640.62	Km 41+800
9.	OS9	Botoroaga	13816.17	Km 49+400
10.	OS10	Rădulești 1	5091.08	Km 56+900
11.	OS11	Rădulești 2	1788.61	Km 57+200
12.	PT1	-	800	Km 6+100
13.	PT2	-	250	Km 6+150
14.	PT4	-	250	Km 7+450
15.	PT3	-	250	Km 8+900
16.	PT5	-	250	Km 18+900
17.	PT6	-	250	Km 24+500
18.	PT7	-	250	Km 28+200
19.	PT8	-	250	Km 29+000
20.	PT9	-	254.81	Km 31+550
21.	PT10	-	250	Km 34+050
22.	PT11	-	253.77	Km 35+000
23.	PT12	-	250	Km 35+650
24.	PT13	-	250	Km 40+800
25.	PT14	-	250	Km 42+150
26.	PT15	-	250	Km 42+800



27.	PT16	-	250	Km 43+600
28.	PT17	-	250	Km 44+200
29.	PT18	-	250	Km 46+900
30.	PT19	-	250	Km 50+750
31.	PT20	-	250	Km 51+350

Organizările de șantier (OS) și platformele tehnologice (PT) aferente proiectului.

Panouri fonoabsorbante propuse în cadrul proiectului:

Nr. crt.	Denumire UAT	Județ	Km început	Km sfârșit	Lungime (m)	Poziție
1.	Cetatea	Giurgiu	4+500	4+950	450	dreapta
2.			6+150	7+100	950	dreapta
3.	Oncești		9+800	10+000	200	dreapta
4.	Ghizdaru		11+250	11+500	250	stânga
5.	Satu Nou		35+500	36+450	950	dreapta
6.	Toporu		30+950	31+100	150	dreapta
7.			31+100	30+950	850	dreapta-stânga
8.			31+250	31+400	150	dreapta
9.	Drăgănești-Vlașca	Teleorman	41+000	42+000	1000	dreapta-stânga
10.	Târnava		47+450	47+750	300	stânga
11.			47+450	48+190	740	dreapta
12.	Botoroaga		47+750	49+690	1940	stânga
13.	Valea Cireșului		48+410	49+680	1270	dreapta

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

Proiectele în curs de desfășurare și/ sau aprobate/ în curs de aprobare/ avizare sunt următoarele: „Modernizarea infrastructurii de cale ferată dintre stațiile de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră”, „Varianta ocolitoare Giurgiu”, „Modernizarea infrastructurii de transport public pe coridorul de mobilitate urbană Vestic al municipiului Giurgiu” și „Extinderea sistemului centralizat de alimentare cu energie termică Zonă Nord”.

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

Resursele naturale utilizate pentru lucrările propuse sunt următoarele:

- material pentru umpluturi;
- nisip;
- piatră spartă;
- balast;
- agregate naturale;



- apă;
- combustibil.

Nu se vor utiliza materiale din ariile naturale protejate.

Pentru executarea umpluturilor se va utiliza, atunci când este posibil, pământul excavat pentru săparea fundațiilor, cu condiția respectării cerințelor pentru calitatea materialelor, iar diferența se va procura din gropi de împrumut identificate în zonă.

Materialul necoeziv precum piatra naturală, balastul și nisipul vor fi procurate din unități specializate (cariere/balastiere) existente în zona amplasamentului.

Transportul agregatelor de la furnizori (cariere/balastiere) în zona lucrărilor de reabilitare se va efectua cu mijloace auto specifice pe rețeaua de drumuri existente din zonă.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Tipurile de deșeuri estimate a fi generate atât în perioada de execuție, cât și în perioada de operare.

Nr. crt.	Cod	Deșeu	Generator deșeu	Cantitate estimată	Stare fizică	Mod de gestionare
Perioada de execuție						
1.	01 04 01	Deșeuri de pietrișuri și resturi de piatră	Demontări șină de cale ferată	175400 mc	S	Decontaminare și valorificare
2.	12 01 13	Deșeuri de la sudură	Demontări șină de cale ferată	1 t	S	Eliminare prin operatori autorizați
3.	13 02 03*	Alte uleiuri de motor, de cutie de viteze și de lubrifiere	Demontări șină de cale ferată	2 t	L	Valorificare
4.	13 05 02*	Nămoluri provenind de la separatorii apă/hidrocarburi	Nămolurile organice de la pre-epurarea apelor pluviale și din bazinele vidanjabile ale organizărilor de șantier sau toaletele ecologice din fronturile de lucru	100 mc/an	SS	Eliminare prin operatori autorizați
5.	13 06 01*	Uleiuri uzate nespecificate în altă parte	Demontarea traverselor de beton	1 t	L	Transport la operatorul economic autorizat care desfășoară activități de valorificare sau evacuare
6.	15 01 01 15 01 02 15 01 03	Ambalaje de lemn, materiale plastice, hârtie și carton	Generat de personal	8,5 t	S	Reciclare și valorificare
7.	15 02 02*	Absorbanți, materiale filtrante (inclusiv filtre de ulei fără alta	Dezafectarea substratului căii ferate	0,1 t	S	Eliminare prin incinerare



		specificație), materiale de lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminată cu substanțe periculoase				
8.	15 01 08*	Ambalaje conținând reziduuri de substanțe periculoase sau contaminate cu astfel de reziduuri	Dezafectarea substratului ferate	căii	1 t	S Decontaminare și valorificare
9.	16 02 15*	Compuși periculoși extrași din echipamentele casate	Demontări șină de cale ferată		0,85 t	S Eliminare prin operatori autorizați
10.			Demontarea traversei de beton		109500 buc.	S
11.	17 01 01	Beton	Demolarea podurilor, podețelor, infrastructurii de cale ferată		1800 mc	S Elementele de beton se transportă în locații special destinate concasării, în vederea reutilizării adecvate, conform prevederilor legale și tehnice în vigoare. Restul molozei, cu acordul Beneficiarului și al autorităților locale se transportă spre depozitare în locuri special destinate acestui scop.
12.	17 07 03	Deșeurile de construcție și de demolare în amestec, altele decât cele prevăzute la rubrica 17 07 02	Demontări șină de cale ferată		1900 t	S Utilizare material umplutură
13.	17 02 02	Sticlă	Dezafectarea substratului ferate	căii	0,25 t	S Decontaminare și reutilizare ca material de umplutură la realizarea terasamentului
14.	17 02 03	Materiale plastice	Generat personal	de	21 t	S Reciclare și valorificare
15.	17 04 07	Metale de amestec	Demontări șină de cale ferată		8830000 t	S Materialele recuperate prin



16.	17 07 02*	Deșeuri de construcție și de demolare în amestec sau fracțiuni separate conținând substanțe periculoase	Traverse contaminate cu creozot, provenite din demontări linii de cale ferată	19300 buc.	S	demontarea materialelor vechi scoase din cale, rămân la dispoziția C.N.C.F. "C.F.R."- S.A.
17.	17 03 02	Asfalt (fără gudron, bitum)	Demolarea podurilor, podețelor, infrastructurii de cale ferată	7200 t	S	Sortarea și încadrarea pe stări a materialelor de cale recuperate se va face de către antreprenor în prezența delegatului beneficiarului.
18.	17 04 05	Fier și oțel	Demontarea traverselor de beton	55 t	S	
19.	17 04 08	Cabluri	Demontări șină de cale ferată	0,6 t	S	Valorificare
20.	17 05 03*	Pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase	Dezafectarea substratului căii ferate	97000 mc	S	Decontaminare și reutilizare ca material de umplură la realizarea terasamentului
21.	17 05 04	Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03*	Săpătură pământ	1820000 mc	S	Reutilizare ca material de umplură la realizarea terasamentului
22.	20 03 01	Deșeuri municipale în amestec	Generat personal de	50 t	S	Eliminare la depozit de deșeuri autorizat
23.	20 01 01	Hârtie și carton	Generat personal de	8 t	S	Reciclare și valorificare
24.	20 01 02	Sticlă	Generat personal de	5 t	S	Reciclare și valorificare
25.	20 01 03	Materiale plastice	Generat personal de	10 t	S	Reciclare și valorificare
26.	20 01 05	Mici metale (cutii de conserve etc.)	Generat personal de	1 t	S	Reciclare și valorificare
Perioada de operare						
1	13 05 02*	Nămoluri provenind de la separatorii apă/hidrocarburi	Nămolurile provenite de la separatoarele de hidrocarburi prevăzute în proiect	100 mc/an	SS	Eliminare
2	17 02 03	Materiale plastice	Generat personal în timpul de mentenanță	0,2 t/an	S	Reciclare și valorificare
3	17 04 07	Metale de amestec	Generat personal în timpul de mentenanță	0,3 t/an	S	Reciclare și valorificare
4	20 01 01	Hârtie și carton	Generat personal în timpul de mentenanță	0,7 t/an	S	Reciclare și valorificare



5	20 03 01	Deșeuri municipale în amestec	Generat personal în timpul de activității mentenanță	de	7 t/an	S	Eliminare la depozit de deșeuri autorizat
---	----------	-------------------------------	--	----	--------	---	---

Elementele de beton se transportă în locații special destinate concasării, în vederea reutilizării adecvate, conform prevederilor legale și tehnice în vigoare. Restul molozului se transportă spre depozitare în locuri special destinate acestui scop.

Sortarea materialelor de cale recuperate prin demontarea materialelor vechi scoase din cale:

- materialele de cale: șină, material mărunț, traverse de lemn și beton, recuperate prin demontarea materialelor vechi scoase din cale, rămân la dispoziția clientului C.N.C.F. "C.F.R."- S.A.;
- sortarea și încadrarea pe stări a materialelor de cale recuperate se va face de către antreprenor în prezența delegatului beneficiarului.

Elementele din beton armat nerecuperate ca atare se vor fragmenta la dimensiuni de gabarit corespunzătoare mijloacelor de ridicare și transport disponibile, respectiv a utilajelor de prelucrare în vederea reciclării.

Intervențiile asupra structurilor existente din beton armat implică atât demolarea sau decuparea parțială a acestora, cât și fragmentarea și evacuarea materialelor rezultate.

Se va monitoriza transferul deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare/prelucrare/evacuare pe măsura producerii acestora, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri.

Personalul desemnat va ține evidența deșeurilor conform H.G. nr. 856/2002 și OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, aprobată prin Legea nr. 17/2023.

Încărcarea deșeurilor în mijlocul de transport se face cu ajutorul încărcătoarelor frontale și a mijloacelor auto autorizate.

Transportul deșeurilor periculoase se efectuează de către societăți autorizate din punct de vedere al mediului și care dețin dotările și echipamentele necesare, conform prevederilor ADR.

Transportul deșeurilor se va face cu respectarea prevederilor H.G. nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României.

Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

În perioada de realizare a proiectului, substanțele periculoase sunt următoarele:

- motorină, benzină – carburanți utilizați la funcționarea utilajelor și mijloacelor de transport; pericolozitate: grad ridicat de inflamabilitate;
- lubrifianți (uleiuri, vaseline) - utilizați la funcționarea instalațiilor, utilajelor și a mijloacelor de transport; pericolozitate: iritant, greu inflamabil.



Substanțele sunt păstrate în ambalajele originale ale furnizorului, închise ermetic, etichetate conform HG nr. 1408/2008. Aprovizionarea materialelor, depozitarea acestora, manipularea și utilizarea acestora se efectuează de către operatori specializați.

În spațiile de stocare nu se vor utiliza substanțe și preparate chimice periculoase

Manipularea, depozitarea și transportul acestor substanțe și preparate chimice periculoase, se vor realiza prin respectarea condițiilor impuse în fișele de date de securitate ale fiecărui produs utilizat și prin respectarea normelor de protecția și sănătate în muncă. Recipientii folosiți vor fi recuperați și valorificați prin firme autorizate.

Utilajele vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având efectuate reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți.

Întreținerea utilajelor și a vehiculelor se va face într-un spațiu special amenajat din organizările de șantier. În cazul unei poluări accidentale (scurgeri de carburanți, lubrifianți), în vederea limitării și înlăturării pagubelor, se vor lua măsuri imediate prin utilizarea de materiale absorbante, strângerea în saci și evacuarea de pe amplasament, prin firme specializate.

Platforma de întreținere a utilajelor va fi realizată cu o pantă astfel încât să asigure colectarea apelor reziduale, a uleiurilor și combustibililor și apoi introducerea acestora într-un decantor care va fi curățat periodic, iar depunerile vor fi transportate la agenți economici autorizați. Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar (exclusiv pentru autovehiculele de dimensiuni reduse - alimentare de la stațiile autorizate). Se va folosi personal instruit în vederea eliminării pierderilor accidentale.

e) poluarea și alte efecte negative;

Protecția calității apelor

Surse de poluanți

În perioada de execuție și în organizările de șantier sursele posibile de poluare a apelor sunt: execuția propriu-zisă a lucrărilor și traficul de șantier.

Sursele indirecte de poluare sunt reprezentate de antrenarea de către apele pluviale a poluanților rezultați din circulația vehiculelor de transport și a utilajelor de construcții în incinta șantierului și pe căile de rulare, de acces către șantier sau adiacente.

Traficul greu, specific șantierului, determină diverse emisii de substanțe poluante în atmosferă de tipul NO_x, CO, SO_x (caracteristice carburantului motorină), particule în suspensie etc. De asemenea, vor fi și particule rezultate prin frecare și uzură (din calea de rulare, din pneuri). Prin intermediul ploilor, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc.).

În perioada de operare, posibila sursă de poluare a apelor este reprezentată de antrenarea particulelor solide și a altor poluanți precum metalele grele și hidrocarburile de pe terasamentul căii ferate, prin intermediul precipitațiilor.



Detaliat, în perioada de funcționare, sursele de poluare a apelor subterane și de suprafață pot fi reprezentate de:

- pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri de la garniturile de tren;
- pierderea accidentală a unor substanțe periculoase transportate de către trenurile de marfă;
- funcționarea defectuoasă a separatoarelor de hidrocarburi prevăzute pe traseul căii ferate;
- deversări ale apelor uzate menajere de la grupurile sanitare din clădirile de călători.

Amenajări și dotări pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în apă, în perioada de execuție și în perioada de operare sunt în conformitate cu avizului de gospodărire a apelor nr.239 din 22.08.2023

Protecția aerului

Surse de poluanți

În perioada de execuție, sursele posibile de poluare a aerului sunt: execuția propriu-zisă a lucrărilor și traficul de șantier.

Astfel, traficul de șantier poate determina antrenarea unor particule fine de pământ, iar manipularea și punerea în operă a materialelor de construcții (beton, piatră spartă, agregate etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție.

Sursele principale de poluare a aerului specifice execuției lucrării pot fi grupate după cum urmează:

- activitatea utilajelor de construcție (decaparea și depozitarea pământului vegetal, compactare etc.);
- transportul materialelor, prefabricatelor, precum și al personalului;

Cantitățile de poluanți emiși în atmosferă de utilajele de lucru depind, în principal, de următorii factori:

- consumul de carburanți (substanțe poluante: NO_x, CO₂, CO, COV, particule materiale din arderea carburanților etc.);
- aria pe care se desfășoară aceste activități (substanțe poluante - particule materiale în suspensie și sedimentabile);
- distanțele parcurse (substanțe poluante - particule materiale ridicate în aer de pe suprafața drumurilor).

Poluanții generați de aceste surse sunt: emisii de pulberi și emisii de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și mijloacelor de transport folosite la punerea în operă a lucrărilor, respectiv monoxid de carbon, oxizi de azot și sulf, particule în suspensie și compuși organici volatili. Aria de manifestare a acestor surse corespunde exclusiv suprafeței de realizare a lucrărilor.



În perioada de operare, nu vor exista surse de poluanți atmosferici, deoarece se va elimina cea mai mare parte a emisiilor de CO₂, datorită trecerii de la tracțiunea Diesel, la tracțiunea electrică, pentru trenurile ce vor circula pe secție.

Amenajări și dotări pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în aer:

În perioada de execuție, referitor la emisiile de la autovehicule, acestea trebuie să corespundă condițiilor prevăzute la inspecțiile tehnice care se efectuează periodic pe toată durata utilizării.

Utilajele și mijloacele de transport vor fi întreținute și verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

Drumurile de șantier vor fi permanent întreținute prin nivelare și stropire cu apă pentru a se reduce praful. În cazul transportului de pământ se vor prevedea pe cât posibil trasee situate chiar pe corpul umpluturii, astfel încât pe de o parte să se obțină o compactare suplimentară, iar pe de altă parte, pentru a restrânge aria de emisii de praf și gaze de eșapament.

Pentru reducerea poluării atmosferice în perioada de execuție a lucrărilor, titularul are următoarele obligații:

- se vor utiliza numai utilaje grele și mijloace de transport corespunzătoare normelor în vigoare;
- utilajele de construcție și mijloacele de transport vor fi întreținute pentru a minimiza emisiile de gaze; acestea vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
- viteza de circulație va fi restricționată, iar suprafața drumurilor va fi stropită cu apă la intervale regulate de timp; pavajul drumurilor are un impact pozitiv direct asupra sănătății umane și diminuării riscului de accidente, astfel, pentru reducerea prafului în zonele urbane se va utiliza în special pietrișul;
- autocamioanele încărcate cu materiale fine ușor antrenate de vânt vor fi acoperite în mod corespunzător;
- se va ține cont de condițiile atmosferice în timpul lucrărilor de excavare, acestea corelându-se particularităților meteorologice (stropirea suprafețelor);
- materialul excavat va fi încărcat imediat după excavare în mijloace de transport corespunzătoare și transportat în vederea utilizării ca material de umplură numai în locațiile indicate de autoritățile locale;
- vor fi amenajate puncte speciale pentru îndepărtarea manuală sau mecanizată de pe pneurile echipamentelor și utilajelor a reziduurilor la ieșirea din șantier.

În perioada de operare, nu sunt prevăzute instalații pentru reținerea și dispersia poluanților atmosferici. Proiectul se încadrează în obiectivele Strategiei Naționale privind Schimbările Climatice 2021-2030 și ale Planului Național Integrat în Domeniul Energiei și



Schimbărilor Climatice 2021-2030 aprobat prin HG nr.1076/2021 prin care, în vederea realizării obiectivului de reducere a emisiilor aferente transportului rutier, se asigură promovarea unor măsuri guvernamentale pentru utilizarea fondurilor structurale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare electrificate, îndeplinind astfel și obiectivul privind eficientizarea transportului feroviar, prin continuarea electrificării secțiilor de circulație, înlocuind tracțiunea diesel, consumatoare de hidrocarburi.

Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Surse de poluanți

În perioada de execuție, principalele surse de zgomot și vibrații sunt următoarele:

- funcționarea utilajelor terasiere pentru amenajarea terenului (buldozere, excavatoare, compactoare etc.);
- traficul pe drumurile tehnologice;

Execuția lucrărilor la platformele/organizările de șantier prevăzute, se realizează eșalonat și etapizat, în funcție de evoluția lucrărilor la calea ferată.

Poluarea fonică din timpul execuției are un caracter temporar, iar efectele sunt pe termen scurt și sunt reversibile.

În perioada de operare, sursa principală de poluare fonică este circulația garniturilor de tren, prin motoarele locomotivelor și zgomotul de rulare.

Amenajări și dotări pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

În perioada de execuție, nivelul de zgomot și vibrații produs de activitatea din șantier, va fi redus, ținând cont de următoarele:

- desfășurarea lucrărilor etapizat în timp și spațiu, conform graficului de lucrări, astfel încât disconfortul generat de poluarea fonică să fie limitat la această perioadă;
- instruirea personalului privind oprirea motoarelor utilajelor în perioadele de inactivitate, precum și oprirea motoarelor autovehiculelor în intervalele de timp în care se realizează descărcarea materialelor;
- utilizarea de echipament corespunzător pentru protecția personalului angajat;
- stabilirea și impunerea unor viteze limită pentru circulația mijloacelor de transport în localități și pe drumurile tehnologice;
- pentru amplasamentele din vecinătatea localităților, se recomandă ca lucrul să se desfășoare numai în perioada de zi (07.00 – 23.00), respectându-se perioada de odihnă a localnicilor;
- amplasarea unor construcții ale șantierului se va face în așa fel încât să constituie ecrane între șantier și localitate; de asemenea, depozitele de materiale utile trebuie realizate în sprijinul constituirii unor ecrane între șantier și zonele locuite;



- întreținerea permanentă a drumurilor de șantier;
- diminuarea la minim a înălțimilor de descărcare a materialelor.

În perioada de operare, prin modernizarea liniei de cale ferată, poluarea fonică va fi mult redusă. Totodată, pentru a nu depăși valorile limită admisibile pentru nivelul de zgomot produs în timpul operării, prin proiect au fost propuse panouri fonoabsorbante în zonele unde traseul căii ferate se apropie de receptorii sensibili.

Protecția împotriva radiațiilor

Prin natura lucrărilor propuse și a proiectului, nu rezultă radiații.

Protecția solului și a subsolului

Surse de poluanți

În perioada de execuție, vor fi ocupate temporar suprafețe pentru platformele și organizările de șantier propuse.

Surse posibile de poluare și degradare a solului și subsolului pot fi:

- depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a materialelor;
- depunerea pulberilor rezultate din lucrările de excavare, încărcare, transport și descărcare a materialelor de construcție;
- scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele auto cu care se transportă materialele/deșeurile, fie de la utilajele/echipamentele folosite;
- deversări accidentale ale apelor uzate menajere și tehnologice rezultate pe amplasamentul organizărilor de șantier și în fronturile de lucru.

În perioada de operare, se pot depune la nivelul solului poluanți sub formă de pulberi sedimentabile, provenite de la materialul rulant al operatorilor feroviari de transport marfă și călători și de la activitățile de întreținere mecanizată a căii ferate. De asemenea, se mai pot produce scurgeri accidentale de combustibili și lubrifianți de la garniturile de cale ferată sau de substanțe toxice, de la transportul de mărfuri periculoase.

Amenajări și dotări pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în sol și subsol:

Pentru reducerea nivelului de poluare produs asupra solului și subsolului, se vor aplica următoarele:

- respectarea limitelor amplasamentului organizărilor de șantier și a platformelor;
- gestionarea deșeurilor pe tipuri și evacuarea periodică conformă a acestora, conform legislației în vigoare;
- transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția astfel a unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri;



- materialele de construcții necesare pentru execuția lucrărilor zilnice vor fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă; se va evita astfel depozitarea temporară a materialelor în amplasamentul lucrării;
- se vor lua toate măsurile pentru evitarea pierderilor accidentale de materiale;
- la punctele de lucru se vor amplasa toalete ecologice, asigurându-se întreținerea și vidanjarea acestora prin contract cu societăți autorizate;
- utilizarea de mașini și utilaje aflate în stare optimă de funcționare, pentru a evita scurgerile accidentale ale produselor petroliere sau a uleiurilor minerale provenite de la acestea;
- alimentarea cu carburant a utilajelor se va face direct cu cisterne auto în locuri prestabilite; personalul va fi instruit pentru eliminarea manipulărilor defectuoase;
- în cazul apariției unor scurgeri de produse petroliere se va interveni imediat cu materiale absorbante;
- în zonele care au fost afectate de lucrările de decapare va fi refăcută vegetația inițială; se va utiliza solului vegetal decopertat la începutul lucrărilor.

Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Surse de poluanți

În perioada de execuție, principalele surse de impact asupra faunei și florei sunt următoarele:

- emisii atmosferice, inclusiv substanțe volatile rezultate din funcționarea utilajelor și a mijloacelor de transport etc.;
- zgomot și vibrații produse de utilajele folosite și de mijloacele de transport (transportul materialelor și al deșeurilor rezultate din lucrare);
- ocuparea temporară de terenuri;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor;
- înlăturarea componentelor biotice de pe amplasament prin lucrările desfășurate (decopertare, betonare).

În perioada de operare, ecosistemele pot fi afectate prin depunerea la nivelul solului și apei a poluanților proveniți de la materialul rulant al operatorilor feroviari de transport marfă și călători, de la activitățile de întreținere mecanizată a căii ferate sau prin scurgerile accidentale de combustibili și lubrifianți de la garniturile de cale ferată sau/ și de substanțe toxice, de la transportul mărfurilor periculoase. De asemenea, se pot produce coliziuni ale garniturilor de tren cu speciile de faună sălbatică.

Amenajări și dotări pentru protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

În perioada de execuție, pentru menținerea integrității ecosistemelor terestre și acvatice, se vor respecta următoarele:

- este interzisă orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor speciilor sălbatice de floră și faună protejate la nivel



național și/sau internațional, aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic și care ar putea ajunge accidental în zona perimetrului de lucru;

- se impune respectarea graficului de lucrări în sensul limitării traseelor și programului de lucru;
- lucrările de execuție a proiectului se vor realiza numai pe amplasamentele stabilite, fără a afecta alte ecosisteme naturale;
- folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase, pentru a diminua zgomotul datorat activității de construcție, precum și echiparea cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă;
- amplasarea de bariere fizice împrejurul frontului de lucru, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare realizării lucrărilor de reabilitare propuse;
- drumurile tehnologice și alte amenajări auxiliare necesare fronturilor de lucru și organizărilor de șantier vor fi reduse la strictul necesar;
- decopertările se execută strict pe suprafețele indicate în proiect;
- depozitarea materialelor se realizează cât mai aproape de zonele afectate de decopertări;
- se interzice depozitarea necontrolată a materialelor rezultate (vegetație, pământ etc.);
- colectarea selectivă, valorificarea și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor, îmbolnăvirii sau accidentării acestora;
- reconstrucția ecologică a tuturor terenurilor afectate temporar, la finalizarea lucrărilor de execuție și redarea acestora la folosințele inițiale;

În perioada de operare, nu va exista un impact asupra ecosistemelor terestre și acvatice, având în vedere faptul că circulația trenurilor se desfășoară pe un amplasament deja existent.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Lucrările proiectului se execută în interiorul culoarului expropriat al căii ferate.

Nu se aduc modificări rețelei rutiere și stradale din zonă. Se are în considerare îmbunătățirea siguranței în zona intersecției liniilor CF cu rețeaua rutieră.

Rețelele de utilități publice (conducte de alimentare cu apă, de transport gaze, rețele electrice, rețele telefonice etc.) nu pot fi afectate prin realizarea obiectivului de investiții. Se asigură protecția față de zonele electrificate.

Amenajări și dotări pentru protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

În perioada de execuție, pentru reducerea impactului asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public, se recomandă următoarele:



- informarea locuitorilor din zonă cu privire la programul lucrărilor din șantier;
- protecția și semnalizarea corespunzătoare a zonelor de lucru;
- curățarea zilnică și întreținerea căilor de acces în șantier;
- interzicerea accesului persoanelor neautorizate în șantier;
- utilizarea de utilaje, vehicule și echipamente moderne, conforme din punct de vedere tehnic cu cele mai bune tehnologii existente;
- montarea de panouri fonoabsorbante pentru reducerea nivelului de zgomot în zona receptorilor sensibili din cadrul localităților (acestea au fost prezentate la punctul c);
- în situația în care, în timpul execuției lucrărilor, sunt identificate elemente de patrimoniu arheologic, lucrările vor fi sistate și vor fi anunțate autoritățile competente cu privire la acest aspect și pentru stabilirea soluțiilor necesare de descărcare arheologică; este recomandată supravegherea arheologică în timpul execuției lucrărilor.

În perioada de operare, pentru reducerea impactului asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public, se vor realiza următoarele:

- întreținerea panourilor fonoabsorbante pentru reducerea nivelului de zgomot în zona receptorilor sensibili din cadrul localităților;
- întreținerea adecvată a infrastructurii căii ferate, inclusiv a garniturilor de tren, pentru reducerea zgomotului de rulare.

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

Evaluarea proiectului a fost realizată în raport cu temperaturile extreme, precipitații, inundații, alunecări de teren, regim eolian, căderi de zăpadă și îngheț, incendii, seismicitate

Variabilele ce pot avea efecte negative asupra proiectului sunt creșterea numărului de zile cu temperaturi extreme pozitive, inundațiile și seismicitatea.

g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

În perioada de execuție, principalele surse de impact asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public, determinate de lucrările desfășurate sunt:

- generarea de emisii și praf în timpul execuției lucrărilor și a circulației utilajelor și mijloacelor de transport;
- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor executate;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor.

Lucrările de execuție a proiectului sunt locale, temporare și se estimează că nu vor depăși concentrația maxim admisibilă de CO, stabilită prin STAS 12574-87 privind condițiile de calitate a aerului din zonele protejate, respectiv prin Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, în condițiile respectării măsurilor propuse

În perioada de execuție a lucrărilor nu se vor înregistra depășiri ale concentrațiilor



maxim admise de substanțe toxice în atmosfera zonei de muncă, în condițiile respectării stricte a măsurilor propuse.

Considerând totodată perioada scurtă de execuție a lucrărilor propuse, se poate aprecia că nu există riscul apariției unor boli profesionale prin expunerea la noxele generate de aceste activități.

Poluarea fonică din timpul execuției are un caracter temporar, eșalonat și etapizat.

Efectele surselor de zgomot și vibrații, din perioada de execuție a lucrărilor, se suprapun peste zgomotul existent, produs în prezent de circulația pe drumurile existente.

2. Amplasarea proiectului:

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;

Pentru realizarea lucrării s-au emis Certificate de Urbanism eliberate de Consiliul Județean Teleorman și de Consiliul Județean Giurgiu. Conform acestora, proiectul se va dezvolta în principal pe amplasamentul actual al căii ferate cu folosința de „Zonă de circulație feroviară și amenajări aferente”

Lucrările proiectului se execută în interiorul culoarului expropriat al căii ferate, care este amplasat atât pe suprafețe de teren din domeniul public, precum și din domeniul privat.

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

Proiectul nu intersectează nici o arie naturală protejată, dar trece prin proximitatea a două situri Natura 2000. Culoarul/ lucrările se află la aprox. 30 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara-Corneanca, și la aprox. 900 m de ROSPA0146 Valea Câlniștei.

La finalizarea lucrărilor de execuție, terenul afectat se va readuce la starea inițială, prin eliminarea tuturor structurilor temporare, a utilajelor, echipamentelor și resturilor de materiale de pe amplasament, nivelarea terenului și acoperirea cu solul fertil excavat la începerea lucrărilor.

În ceea ce privește potențialul impact al proiectului asupra speciilor de interes comunitar, se constată că în general, nu va exista un impact negativ semnificativ. Analiza detaliată asupra potențialului impact pe care îl poate reprezenta implementarea proiectului asupra speciilor de interes conservativ se regăsește în Anexa – Obiectivele de conservare specifice pentru siturile Natura 2000.

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

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor; Nu este cazul.
2. zone costiere și mediul marin; Nu este cazul.
3. zonele montane și forestiere; Nu este cazul.
4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;



Proiectul nu intersectează nici o arie naturală protejată, dar trece prin proximitatea a două situri Natura 2000. Culoarul/ lucrările se află la aprox. 30 m de ROSCI0422 Pădurea Dandara-Corneanca, și la aprox. 900 m de ROSPA0146 Valea Câlniștei.

5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

Siturile Natura 2000, desemnate în conformitate cu legislația în vigoare privind regimul ariilor naturale protejate, învecinate cu proiectul sunt: ROSCI0422 Pădurea Dandara – Corneanca și ROSPA0146 Valea Câlniștei.

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

7. zonele cu o densitate mare a populației; Nu este cazul.

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

Se vor respecta cerințele autorității pentru cultură și patrimoniu cultural prevăzute în avizele emise.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

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

Proiectul este situat în județele Giurgiu și Teleorman. În perioada de execuție, impactul este local, cu durată limitată, reversibil, numai în zona frontului de lucru. Prin implementarea proiectului nu se va schimba folosința zonelor învecinate sau funcțiunile zonei din vecinătatea amplasamentului.

Prin respectarea legislației în domeniul protecției mediului cât și a măsurilor propuse, nu există evenimente care să producă un impact semnificativ extins asupra factorilor de mediu.

În perioada de realizare a proiectului, impactul se manifestă local, în special în zona realizării electrificării căii ferate, însă, în mod precaut, se poate considera o distanță de 1 km până la care să se resimtă efectele date de creșterea nivelului de zgomot și de creșterea nivelului de particule în suspensie. În etapa de operare, impactul potențial negativ al proiectului se va manifesta prin zgomotul și vibrațiile produse de circulația garniturilor de tren pe tronsonul analizat de cale ferată.

b) natura impactului;



În ceea ce privește impactul generat de amplasarea organizărilor de șantier propuse și având în vedere faptul că lucrările proiectului se execută în interiorul culoarului expropriat al căii ferate, se consideră că acestea au impact nesemnificativ, întrucât efectele acestora se manifestă temporar și local.

Pentru refacerea drumurilor afectate și a peisajului afectat de organizările de șantier propuse, la finalizarea lucrărilor se vor efectua acțiuni de ecologizare și refacere. Refacerea ecologică a terenurilor afectate se va efectua prin utilizarea solului vegetal decapat în faza de început a lucrărilor.

c) natura transfrontalieră a impactului;

Proiectul nu are un impact transfrontalier.

Proiectul nu se supune prevederilor menționate în Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

Prin analiza impactului asupra factorilor de mediu, se apreciază că impactul asupra mediului este redus și reversibil în condițiile respectării legislației în domeniul protecției mediului cât și a măsurilor propuse.

e) probabilitatea impactului;

Prin respectarea măsurilor de protecție a mediului prevăzute în proiect, se apreciază că probabilitatea de manifestare a impactului este redusă.

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

Durata de manifestare a impactului specific perioadei de execuție va fi de 30 luni.

Prin respectarea legislației în domeniul protecției mediului cât și a măsurilor propuse, se estimează un impact local, temporar (de scurtă durată), variabil și reversibil.

La finalizarea lucrărilor de construcție, se vor reda folosinței inițiale terenurile ocupate temporar sau afectate de procesul de execuție. Astfel, zonele afectate de lucrările de construcție vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, așternerea de pământ vegetal, plantare vegetație specifică zonei.

Impactul începe să se manifeste în momentul demarării lucrărilor de execuție a proiectului.

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

Conform analizei titularului, proiectele în curs de desfășurare și/ sau aprobate/ în curs de aprobare/ avizare sunt următoarele: „Modernizarea infrastructurii de cale ferată dintre stațiile de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră”, „Varianta ocolitoare Giurgiu”, „Modernizarea infrastructurii de transport public pe coridorul de mobilitate urbană Vestic al municipiului Giurgiu”, „Extinderea sistemului centralizat de alimentare cu energie termică Zonă Nord”, activități agricole, etc.

În ceea ce privește generarea unui potențial impact cumulat dat de desfășurarea concomitentă a proiectului de electrificare a liniei feroviare Rădulești - Giurgiu Nord și a proiectului de modernizare a infrastructurii de cale ferată dintre stațiile de cale ferată



București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră, considerând faptul că zona în care traseele secțiunilor de cale ferată menționate converg (punctul de început al secțiunii analizate în prezentul memoriu de prezentare - km 3+000) nu se află în proximitatea ariilor naturale protejate, faptul că pe intervalul km 3+000 și 6+000 nu sunt prevăzute organizări de șantier, platforme ori alte lucrări cu excepția înlocuirii șinelor, respectiv considerând desfășurarea etapizată, conform unor grafice de execuție riguros stabilite, pe amplasamente disparate, se apreciază faptul că, desfășurarea concomitentă a celor două proiecte nu are capacitatea de generare a unui impact cumulat semnificativ asupra mediului.

Considerând proiectul „Varianta ocolitoare Giurgiu”, aflat în desfășurare, dată fiind distanța minimă de 1600 m între cele două proiecte, distanța mare față de ariile naturale protejate, zona urbană și aliniamentul drumului național DN5, desfășurat între cele două obiective, se apreciază faptul că cele două proiecte nu au potențial de generare a unui impact cumulativ asupra factorilor de mediu.

Nivelul zgomotului generat de execuția lucrărilor de construcție se va suprapune peste nivelul zgomotului generat de traficul de pe drumurile existente, dar impactul nu va fi semnificativ.

În urma electrificării liniei feroviare Rădulești - Giurgiu Nord, exploatarea acesteia va avea un impact pozitiv din punct de vedere al îmbunătățirii calității aerului din zona analizată prin reducerea emisiilor de poluanți atmosferici.

g) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Impactul asupra populației și sănătății umane:

În perioada de desfășurare a activităților în organizările de șantier și în fronturile de lucru, lucrările efectuate pot determina disconfort populației (zgomot, praf, noxe de la funcționarea utilajelor/echipamentelor folosite).

Posibilele surse de impact asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public în perioada de realizare a lucrărilor sunt următoarele:

- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor executate;
- generarea de pulberi în timpul execuției lucrărilor și a circulației utilajelor și mijloacelor de transport;

Electrificarea liniei feroviare Rădulești - Giurgiu Nord are un impact pozitiv asupra calității vieții și condițiilor sociale, prin următoarele:

- creșterea vitezei tehnice a trenurilor de călători și marfă și la o reducere a duratei de parcurs;
- creșterea confortului călătorilor;
- reducerea costurilor de întreținere.



Impactul asupra biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice:

Proiectul nu are impact major asupra cadrului natural, având în vedere că linia feroviară este existentă, iar ecosistemele din zonă sunt adaptate.

În perioada de execuție, cât și în perioada de funcționare, principalul impact asupra vegetației indus de proiect îl constituie activitățile care duc la schimbarea folosinței terenului.

Electrificarea liniei de cale ferată Rădulești - Giurgiu Nord este totodată varianta optimă pentru minimizarea impactului asupra mediului datorat traficului de marfa în zona Parcului Natural Comana, prin preluarea traficului de marfa de pe ruta București Nord - Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră.

Se apreciază că în perioada de realizare a lucrării propuse, impactul asupra florei și faunei este ne semnificativ.

Considerând potențialul impact al proiectului analizat asupra habitatelor și speciilor de interes comunitar, se constată că nu va exista un impact negativ semnificativ pentru acestea, nefiind pusă în pericol integritatea siturilor, având în vedere că:

- nu va fi afectat niciun habitat de interes comunitar;
- nu se va fragmenta habitatul speciilor de interes comunitar;
- nu vor apărea efecte de „barieră” care să aibă efect limitarea deplasării animalelor;
- efectele marginale vor fi ne semnificative sau inexistente;
- perturbarea speciilor de faună care vor traversa zona va fi cel mult ne semnificativă și temporară (doar pe perioada executării lucrărilor preconizate)

Impactul asupra terenurilor și solului:

În cazul platformelor/organizărilor de șantier și a stâlpilor propuși pentru electrificarea zonei, impactul asupra solului și subsolului este redus, se manifestă temporar, local și are efecte reversibile.

Impactul este considerat unul redus datorat ocupării terenului, reconstrucția ecologică a zonelor ocupate temporar fiind obligatorie (suprafețele vor fi reduse la minimum necesar).

Impactul asupra bunurilor materiale:

Amplasamentul ce face obiectul proiectului se află pe linia c.f. 105, Rădulești - Giurgiu, km 2+400– 58+000, pe raza județelor Teleorman și Giurgiu.

Sectorul de cale ferată Rădulești - Giurgiu Nord, în lungime de aproximativ 57 km (aproximativ 21,8 km în județul Teleorman și 35,2 km în județul Giurgiu), face parte din



parcursul românesc de tranzit pentru trenuri de marfă Curtici - Giurgiu (670 km), care este electrificat până în stația Rădulești.

La alegerea amplasamentelor organizărilor de șantier, s-au avut în vedere mai multe criterii, printre care să nu se realizeze pe zone de teren din fondul forestier pentru care ar fi necesar să se realizeze defișări.

Impactul asupra calității apei și regimului cantitativ al apei:

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică folosință.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către titular de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.

Apele pluviale colectate din cadrul organizărilor de șantier din zona parcarilor și din zonele de depozitare vor fi colectate în șanțuri perimetrare și preepurate înainte de evacuarea din cadrul amplasamentelor, în instalații (separatoare de hidrocarburi) prevăzute în cadrul fiecărei locații. Apele reziduale de la rampele de spălare vor fi preepurate (separatoare de hidrocarburi). Apele uzate menajere din grupurile sanitare prevăzute în organizările de șantier vor fi evacuate prin vidanjare de către societăți autorizate.

Impactul asupra calității aerului și climei:

În perioada de realizare a lucrării propuse, impactul asupra calității aerului este datorat emisiilor de pulberi și emisiilor de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și respectiv, a mijloacelor de transport folosite la punerea în operă a lucrărilor.

Sursele de emisie în atmosferă sunt surse fixe și mobile:

- surse fixe: combustia combustibililor lichizi în motoarele termice;
- surse mobile: autovehiculele folosite pentru transportul materialelor, echipamentelor și utilajelor folosite.

Se estimează că impactul asupra calității aerului generat se manifestă local (aria de manifestare fiind în special zona de desfășurare a activităților menționate anterior), este nesemnificativ, fiind temporar și local în cazul organizărilor de șantier și a fronturilor de lucru, în condițiile respectării legislației în vigoare.

Electrificarea liniilor de cale ferată va reduce emisiile de poluanți în atmosferă produse prin utilizarea transportului feroviar cu motoare diesel, un tren electric emițând între 20% - 35% mai puțin carbon pe kilometru de călători decât un tren diesel.

Având în vedere faptul că Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) se concentrează asupra creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficiență energetică și promovare a energiei verzi, precum și prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul și o utilizare mai



eficiență a resurselor, proiectul respectă specificul Programului datorită beneficiilor de mediu aduse odată cu implementarea acestuia.

Proiectul se încadrează în obiectivele Strategiei Naționale privind Schimbările Climatice 2021-2030 și ale Planului Național Integrat în Domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030 aprobat prin HG nr.1076/2021 prin care, în vederea realizării obiectivului de reducere a emisiilor aferente transportului rutier, se asigură promovarea unor măsuri guvernamentale pentru utilizarea fondurilor structurale pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare electrificate, îndeplinind astfel și obiectivul privind eficientizarea transportului feroviar, prin continuarea electrificării secțiilor de circulație, înlocuind tracțiunea diesel, consumatoare de hidrocarburi.

Protecția împotriva zgomotelor și vibrațiilor:

În perioada de execuție a proiectului, principalele surse de zgomot și vibrații sunt următoarele:

- traficul din șantier și funcționarea utilajelor.

În perioada de funcționare a căii ferate, principala sursă de zgomot și vibrații va fi traficul feroviar.

Efectele surselor de zgomot și vibrații de mai sus se suprapun peste zgomotul existent, produs în prezent atât de circulația pe liniile de cale ferată aflate în funcțiune, cât și pe drumurile existente.

Având în vedere caracterul local și temporar al lucrărilor și eşalonarea acestora în timp, dar și evaluarea pentru perioada de funcționare, se poate estima că nivelul de zgomot și de vibrații se va încadra în limitele impuse, conform legislației în vigoare.

Impact asupra peisajului și mediului vizual:

În perioada efectivă de lucru, șantierul poate afecta în mod general peisajul prin amplasarea utilajelor și efectuarea lucrărilor aferente electrificării zonei, dar cu o organizare și respectarea legislației în vigoare se poate obține o imagine dinamică a zonei, chiar de apreciere a unei lucrări noi, în curs de edificare.

Impactul asupra patrimoniului istoric și cultural:

Se vor respecta prevederile Legii nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice, cu modificările și completările ulterioare.

Se vor respecta cerințele autorității pentru cultură și patrimoniu cultural privind supravegherea lucrărilor și obținerea, după caz a certificatelor de descărcare de sarcină arheologică.

În cazul descoperirii de vestigii arheologice în timpul lucrărilor, beneficiarul are obligația de a sista lucrările de construcție în vederea solicitării autorizației și executării cercetărilor arheologice preventive.

Ca urmare a evaluării realizate asupra așezărilor umane, se apreciază că impactul asupra acestora va fi unul redus în perioada de realizare a proiectului propus.



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

Conform memoriului de prezentare lucrările propuse vor fi realizate în afara ariilor naturale protejate de interes comunitar și nu vor conduce la ocuparea de noi suprafețe. Conform Anexei de evaluare a impactului proiectului asupra obiectivelor de conservare, realizarea lucrărilor nu va contribui la afectarea obiectivelor de conservare ale ariilor naturale protejate de interes comunitar și nu va afecta integritatea acestora, astfel proiectul:

a) nu este de natură să afecteze în vreun fel speciile pentru care au fost declarate ariile naturale protejate de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de păsări;

b) nu reduce suprafețele habitatelor de interes comunitar;

c) nu generează în timpul funcționării impact asupra speciilor de mamifere și păsări.

d) nu fragmentează habitatele de interes comunitar și ale speciilor incluse în formularul standard ale ariilor naturale protejate de interes comunitar;

e) nu va produce modificări semnificative ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu adresa Administrației Naționale Apele Române - Administrația Bazinală de Apă Argeș – Vedea nr. 5552/04.04.2023 prin care a fost comunicata decizia justificată privind neefectuarea studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, după caz,

Justificarea deciziei:

„pentru realizarea proiectului, nu este necesara intocmirea Studiului de Evaluare a Impactului asupra Corpurilor de Apă, avand in vedere ca lucrarile de investitie :

- avand in vedere că nu interferează cu nici un corp de apa de suprafata delimitat in planul de Management actualizat 2022-2027, cursurile de apa traversate de traseul caili ferate neintruind criteriile specifice de incadrare in corp de apă. Având in vedere faptul ca pe zona platformei CF pot fi scurgeri accidentale de hidrocarburi din locomortivele diesel, aflate in staționare, apele meteorice captate in rețeaua de dren proiectat, inainte de evacuare, vor trece printr-un separator de hidrocarburi.

Freaticul atribuit in zona este ROAG08, evaluat cu stare buna din punct de vedere cantitativ si slaba calitativ.”

Condiții de realizare a proiectului:

În cazul apariției unor pierderi de produse petroliere, acestea vor fi îndepărtate cu materiale absorbante care se vor colecta în containere etanșe, acoperite și etichetate. Containerele se vor depozita pe platforme betonate, special amenajate și se vor preda unor societăți autorizate pentru colectarea și eliminarea deșeurilor/reziduurilor petroliere.

Se vor verifica și întreține permanent lucrările de consolidare a terenului. În timpul execuției lucrărilor vor fi luate măsuri de sprijinire și consolidare a zonelor susceptibile de prăbușire sau alunecare;

Se va evita poluarea solului cu uleiuri și produse petroliere prin asigurarea funcționării corespunzătoare a utilajelor și efectuarea operațiilor de întreținere în spații special destinate;

Se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului care ar putea fi provocate de staționarea utilajelor.

La limitarea emisiilor de particule generate de activitățile de manevrare a maselor de pământ se va realiza:

- umectarea suprafețelor posibil generatoare de praf (suprafețele de șantier



generatoare de praf se vor stropi cu apă, respectiv drumurile de șantier vor fi permanent întreținute prin nivelare și stropire cu apă pentru a se reduce praful).

- acoperirea autovehiculelor transportatoare încărcate cu materiale pulverulente;
- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor grele pentru transportul materialelor.

La sfârșitul unei săptămâni de lucru, se va efectua curățenia fronturilor de lucru, se vor evacua deșeurile, se vor stivui materialele, etc.

La ieșirea din organizarea de șantier se vor instala structuri tip portal ce vor pulveriza apă pe pământul din autobasculantele care vor trece pe sub ele, pentru a forma o crustă, împiedicând împrăștierea pământului datorită vântului sau a circulației vehiculului în perioada de transport.

Curățarea roților vehiculelor înainte de ieșirea din șantier pe drumurile publice.

Depozitarea materialelor fine în depozite închise sau zone îngrădite și acoperite pentru a se evita dispersia acestora datorită vântului;

Utilizarea unor echipamente și utilaje conforme din punct de vedere tehnic cu cele mai bune tehnologii existente, vor fi bine întreținute pentru a minimiza emisiile de gaze.

În cazul organizării de șantier, platformele de lucru, suprafețele de depozitare, zonele de stocare carburanți, zona de întreținere echipamente, vor fi betonate/pietruite, respectiv se vor pietru drumurile de acces.

La finalizarea lucrărilor de execuție toate terenurile afectate temporar vor fi aduse la starea inițială.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar cu personal instruit. Alimentarea cu carburanți se va asigura din afara șantierului, transportul acestora fiind efectuat cu ajutorul cisternelor.

Delimitarea corectă a amprizelor pentru ca suprafețele scoase din circuitul agricol să fie cât mai reduse.

Nu se vor ocupa terenurile de calitate superioară pentru organizări de șantier, baze de producție, baze de utilaje, depozite temporare sau definitive de materiale de construcții.

Eventualele pierderi de carburanți vor fi colectate rapid, pentru a preveni deversarea lor peste prag și poluarea solului și apelor.

Se vor respecta toate condițiile impuse prin prezenta decizie;

Titularul proiectului are obligația de a menține și de a nu periclita starea de conservare favorabilă a speciilor și habitatelor naturale, precum și de a asigura integritatea Rețelei Ecologice Europene Natura 2000.

Se vor notifica administratorii ariilor naturale protejate înainte de începerea lucrărilor;

Se impune respectarea graficului de lucrări în sensul limitării traseelor și programului de lucru;

Se vor respecta prevederile avizului ANANP nr. 97/27.07.2023;

Se interzice amplasarea organizărilor de șantier în interiorul ariilor naturale protejate;

Se vor amplasa bariere fizice împrejurul frontului de lucru, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare realizării lucrărilor de reabilitare propuse;

Lucrările de execuție a proiectului se vor realiza numai pe amplasamentele stabile, fără a afecta alte ecosisteme naturale;

Se interzice distrugerea/ arderea/ tăierea/ defrișarea vegetației ierboase și lemnoase din vecinătatea lucrărilor.

Este interzisă orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor speciilor sălbatice de floră și faună protejate la nivel național și/sau internațional, aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic și care ar putea ajunge accidental în zona perimetrului de lucru;



Pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor la sursă și pentru ecranarea cât mai eficientă a surselor, pe toată durata executării lucrărilor, titularul va monta panouri mobile în imediata vecinătate a activității generatoare de zgomot;

Se vor folosi utilaje și mijloace de transport silențioase, pentru a diminua zgomotul datorat activității de construcție, precum și echiparea cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă;

Drumurile tehnologice și alte amenajări auxiliare necesare fronturilor de lucru și organizărilor de șantier vor fi reduse la strictul necesar;

Titularul Proiectului și Antreprenorul/Constructorul sunt obligați să respecte și să implementeze toate măsurile de reducere a impactului, precum și condițiile prevăzute în documentația care a stat la baza emiterii prezentei decizii.

În vederea implementării corecte a tuturor măsurilor de reducere a impactului și a condițiilor prevăzute în documentație, titularul proiectului are obligația de a pune la dispoziția Antreprenorului/Constructorului toată documentația care a stat la baza emiterii prezentei decizii.

Este interzisă depozitarea deșeurilor de orice fel în cursurile de apă sau abandonarea acestora în ariile naturale protejate învecinate;

Decopertările se execută strict pe suprafețele indicate în proiect;

Se interzice depozitarea necontrolată a materialelor rezultate (vegetație, pământ etc.);

Se va efectua colectarea selectivă, valorificarea și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor, îmbolnăvirii sau accidentării acestora;

La finalizarea lucrărilor de execuție, terenul afectat se va readuce la starea inițială, prin eliminarea tuturor structurilor temporare, a utilajelor, echipamentelor și resturilor de materiale de pe amplasament, nivelarea terenului și acoperirea cu solul fertil excavat la începerea lucrărilor.

În funcție de folosința terenului, se vor planta specii vegetale selectate în așa fel încât să răspundă cerințelor de integrare în contextul zonei;

d) măsurile și condițiile de realizare a proiectului în conformitate cu Avizul de gospodărire a apelor nr.239 din data de 22.08.2023 emis de Administrația Bazinală de Apă Arges-Vedea sunt:

“ 8.AVIZUL SE EMITE CU URMATOARELE CONDITII:

8.1. *Se va anunta in scris ABA Arges- Vedea- SGA Giurgiu si SGA Teleorman cu 10 zile inainte, data de incepere a executiei lucrarilor ;*

8.2. *Sa intocmesca cu ABA Arges-Vedea Pitesti- SGA Giurgiu si SGA Teleorman inainte de inceperea executiei lucrarilor, procesul verbal de primire-predare a tronsoanelor de albie ce vor fi afectate de lucrarile avizate (in care se va stabili si fluxul informational pentru avertizare in caz de ape mari) ;*

8.3 *Masuri si conditii pentru perioada de constructie*

8.3.1 *Pe intreaga perioada de executie a lucrarilor sa se asigure scurgerea apelor mari in albie, interzicandu-se depozitarea de pamant , materiale, etc. care pot obtura sectiunea de curgere ;*

8.3.2 *Pe durata executiei lucrarilor , in caz de poluari accidentale , beneficiarul lucrarii va anunta ABA Arges-Vedea si va interveni imediat in conformitate cu prevederile planului propriu de interventie in caz de poluari accidentale;*

8.3.3 *Amplasarea organizărilor de șantier trebuie realizată la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, în nici un caz la mai puțin de 50 m față de malurile acestora;*



8.3.4 Se va evita pe cât posibil traversarea cursurilor de apă naturale pentru asigurarea drumurilor de acces la lucrări. Acolo unde intersectarea cursului de apă natural nu poate fi evitată, se vor adopta soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă;

8.3.5 Amplasarea drumurilor temporare de acces se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene, a malurilor și a substratului albiei;

8.3.6 Lucrările de execuție a podețelor prevăzute în zonele de traversare a cursurilor de apă se vor realiza pe rând, astfel încât să nu se producă un efect de cumulare a concentrațiilor de suspensii solide din apă;

8.3.7 Apele uzate tehnologice rezultate din organizările de șantier se vor colecta și preepura în decantoare și separatoare de produse petroliere înainte de descărcare în emisari, în rețele de canalizare sau înainte de a fi preluate de operatori autorizați;

8.3.8 Apele uzate menajere generate în toalete ecologice din șantier vor fi colectate și evacuate periodic prin vidanjare, în baza unor contracte încheiate între antreprenori și firme autorizate;

8.3.9 Este interzisă depozitarea de materiale, deșeuri din construcții, precum și staționarea utilajelor în albiile cursurilor de apă, canale de desecare, canale de irigații sau zone depresionare. Se va evita staționarea pe zona digurilor a utilajelor care nu sunt implicate în lucrările propriu-zise;

8.3.10 Zonele de depozitare a materialelor scoase din cale, potențial contaminate, se vor amenaja pe suprafețe plane, se vor impermeabiliza și vor fi dotate cu canale perimetrice prevăzute cu baze de colectare a apelor pluviale contaminate. Acestea nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apă și în zone inundabile;

8.3.11 Execuția digurilor de pământ pentru devierea locală temporară a râurilor se va face exclusiv în condiții de vreme bună, evitându-se perioadele cu ape mari;

8.3.12 Toate platformele tehnologice aferente podurilor și podețelor vor fi dotate cu substanțe absorbante și mijloace de intervenție rapidă în cazul apariției unor poluări accidentale;

8.3.13 La realizarea oricăror lucrări în corpurile de apă de suprafață se va avea în vedere evitarea modificărilor albiei care ar putea conduce la întreruperea conectivității longitudinale;

8.3.14 Toate podețele prevăzute în proiect se vor monta astfel încât să nu creeze la nivelul substratului cursului de apă praguri cu înălțimi mai mari de 20 cm astfel încât să poată fi asigurată conectivitatea longitudinală pentru toate organismele acvatice;

8.3.15 Se va asigura reținerea oricăror ape de șiroire din zonele afectate de lucrări și evitarea pătrunderii acestora în cursurile de apă de suprafață, astfel încât să nu conducă la creșterea turbidității;

8.3.16 Este interzisă spălarea vehiculelor în și lângă cursuri de apă (la o distanță de sub 50 m), corpurile de apă sau canale de irigații – desecare;



8.3.17 Se vor respecta normele de protecție sanitară a surselor de alimentare cu apă subterană sau de suprafață.

8.4. In cazul aparitiei de modificari de solutie la faza de proiect tehnic sau in timpul executiei lucrarilor, sa solicite la ABA Arges-Vedea eliberarea avizului modificator de gospodarie a apelor conform prevederilor Ordinului nr. 828/2019, art.25;

8.5. Pe durata executiei lucrarilor sa intretina albiile si sa asigure sectiunea optima de scurgere a apelor in zona de influenta a podurilor conform Legii Apelor nr.107/1996 cu modificarile si completarile ulterioare, art.33, alin 6 ^ 1 ;

8.6. Sa nu afecteze prin lucrarile avizate obiective si alte proprietati particulare existente in zona ;

8.7. Se va avea in vedere realizarea unei racordari corespunzatoare a albiilor calibrate la malurile naturale amonte/aval, pentru asigurarea unei curgeri uniforme in albi ;

8.8 Masuri si conditii pentru perioada de operare

8.8.1. La receptia investitiei, se va inainta la ABA Arges Vedea documentatia tehnica pentru obtinerea autorizatiei de gospodarie a apelor intocmita conform Ordinului MAP nr.891/2019 de catre un proiectant certificat, la care se va anexa in copie autorizatia de construire si procesul verbal de receptie a lucrarilor;

8.8.2. Sa monteze cate o mira hidrometrica la punerea in functiune a podurilor, amplasarea si montarea acesteia se va face impreuna cu specialistii din cadrul ABA Arges Vedea – Serviciul PBHH pe baza de comanda si proces verbal;

8.8.3 Apele pluviale colectate de pe terasamentul CF vor fi preepurate prin intermediul separatoarelor de hidrocarburi. Niciun fel de ape pluviale colectate de pe suprafața terasamentului căii ferate nu vor fi evacuate fără a fi preepurate prin separatoarele de hidrocarburi;

8.8.4 Este interzisă aruncarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente;

8.8.5 Este interzisă deversarea de ape uzate neepurate în apele de suprafață sau subterane (inclusiv apele menajere generate la nivelul garniturilor de tren). Apele uzate rezultate din grupurile sanitare din incinta clădirilor CF vor fi evacuate în emisari naturali, în conformitate cu prevederile documentelor de avizare și autorizare emise de către Administrația Națională "Apele Române".

8.8.6 Se va evita utilizarea de erbicide în apropierea cursurilor de apă, lucrările de control al vegetației de pe terasamentul C.F se vor face mecanizat în aceste zone.

8.8.7 Indicatorii de calitate ai apelor uzate preepurate care vor fi evacuate în rețelele de canalizare ale localităților se vor încadra în prevederile Hotărârii Guvernului nr.188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, cu modificările și completările ulterioare;

8.8.8 Se vor respecta normele de protecție sanitară a surselor de alimentare cu apă subterană sau de suprafață;

8.8.9 Punerea în funcțiune și exploatarea lucrărilor construite pe ape și care au legătură cu apele, inclusiv a eventualelor foraje de alimentare cu apă se vor face numai cu respectarea Legii Apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, respectiv în baza autorizației de gospodărire a apelor;

8.8.10 Materialele utilizate pentru întreținerea căii ferate nu vor fi depozitate în apropierea cursurilor de apă și nici în zonele unde se află puțurile de captare a apei pentru



alimentarea localităților și consumatorilor industriali;

8.8.11 Este interzisă deversarea de ape uzate neepurate, a resturilor de materiale reziduuri sau deșeuri în apele de suprafață, în apropierea cursurilor de apă permanente sau nepermanente sau subterane.

8.9 Măsuri și condiții pentru perioada de dezafectare

În perioada de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție. Este interzisă deversarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente.

Prezentul act de reglementare nu exclude obligativitatea beneficiarului de a obține alte avize, acorduri, autorizații, etc. emise de alte institutii, în vederea promovării investiției reglementate cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

Avizul de gospodărire a apelor își menține valabilitatea pe toată durata de realizare a lucrărilor, cu condiția respectării prevederilor cuprinse în acesta.

Avizul de gospodărire a apelor își pierde valabilitatea după 2 ani de la emitere, dacă executia lucrărilor nu a început în acest interval.

Nerespectarea prevederilor prezentului aviz de gospodărire a apelor va fi sancționată conform Legii Apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

În conformitate cu art. 32 (1) din Ordinul MAP 828/2019, avizul de gospodărire a apelor este aviz conform și trebuie respectat ca atare de către titularul de proiect, proiectant și constructor, la contractarea și executia lucrărilor aferente proiectului.”

Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. trebuie să respecte:

- toate măsurile/condițiile prevăzute în documentația care a stat la baza emiterii prezentei decizii și să pună la dispoziția Antreprenorului/Constructorului toată documentația pentru a se putea respecta aceste măsuri și condiții.
- condițiile/măsurile impuse prin avizele/acordurile altor autorități care stau la baza emiterii prezentei decizii

Prezenta decizie :

- nu exonerează de răspundere Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. /proiectantul și constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor și
- nu se referă la stabilitatea și rezistența lucrărilor propuse și nici la calitatea materialelor puse în operă.

Responsabilitatea privind corectitudinea informațiilor furnizate în cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului aparține titularului proiectului, iar responsabilitatea privind calitatea informațiilor/studiilor/rapoartelor, respectiv a raportului privind impactul asupra mediului și a studiului de evaluare adecvată aparține experților atestați, conform prevederilor art.12, alin.(8) din Legea nr. 292/2018 *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.*

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.

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



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



privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămăte într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

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

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

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

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

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

Prezenta decizie conține 42 (patruzecișidouă) de pagini și a fost emisă în 3 exemplare.

PREȘEDINTE

Laurențiu-Alexandru PAȘTINARU



Director DCPR
Octavian PĂTRAȘCU

Director DCNB
Mirela PANTILIE

Șef Serviciu SAEI
Ciprian-Cătălin ȘOAVĂ

Șef Serviciu SPN
Cristiana IORGULESCU

Întocmit: Marinela ROȘU-SAEI
Alina POPA-SAEI

Ileana MATEI-SPN

