

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

Nr..... din

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA, cu sediul în municipiul București, Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1, înregistrată la Agenția Națională pentru Protecția Mediului cu nr. 5657/11.03.2022, în baza:

- *Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;*
- *Legii 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, cu modificările și completările ulterioare;*
- *Ordinului Ministerului Mediului și Pădurilor nr.19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar, cu modificările și completările ulterioare.*

Agenția Națională pentru Protecția Mediului, decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședințelor Comisiei de analiză tehnică din data de 12.10.2022 la APM Suceava și din data de 27.10.2022 la APM Iași că proiectul "Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești" propus a fi amplasat în județele Iași și Suceava,

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

Justificarea prezentei decizii:**I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:**

Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, Anexa 2,

- pct. 10, lit. c) *Construcția căilor ferate, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 1, a instalațiilor de transbordare intermodală și a terminalelor intermodale;*
- 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.

1. Caracteristicile proiectului

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Linia de cale ferată Pașcani - Dărmănești face parte din rețeaua TEN-T Core, și este o linie importantă a rețelei de cale ferată din România, ce preia traficul internațional european de pe cele 2 coridoare centrale aflate pe teritoriul României și face legătura Coridorului Rhin - Dunăre (fostul Coridor IV) cu țările din sud - estul Europei (Bulgaria, Grecia, Turcia) și țările din nord - estul Europei (Republica Moldova, Ucraina, Rusia).

Căile ferate de pe rețeaua TEN-T Core facilitează conectivitatea feroviară internațională și națională pe teritoriul României și definește principale rute feroviare în lungul cărora au fost modernizate sau sunt în curs de modernizare căile ferate. Acestea trebuie modernizate conform standardelor și normelor europene, TSI (cu unele derogări de la acestea pentru scurte sectoare de cale cu probleme geologice sau geomorfologice). Totodată, pentru a atrage fluxuri noi de călători și marfă, în lungul acestora ar trebui introduse servicii feroviare moderne (achiziții de material rulant nou, sisteme de informare dinamică în timp real, autocare pentru transportarea călătorilor la și de la gări). De asemenea conectează între ele cele mai mari centre urbane ale României cu potențial socio – economic ridicat, asigurând și legătura feroviară a acestora cu rețeaua feroviară europeană și deci conectivitatea cu alte centre urbane din Europa.

Necesitatea reabilitării liniei de cale ferată Pașcani-Dărmănești se datorează următoarelor probleme/disfuncționalități:

- starea tehnică precară a liniei, datorită subfinanțării lucrărilor de întreținere și reparații;
- viteze reduse de circulație pentru trenurile de pasageri și marfă pe relația București – estul/nord-estul României;
- întâzieri în graficul de mers ca urmare a infrastructurii aflate într-o stare de degradare, vitezele comerciale inferioare vitezelor de proiectare pentru secțiunile considerate;
- cotă de piață scăzută a căii ferate între București și principalele localități situate pe linia 500, pe acest coridor calea ferată nu este competitivă în concurența cu rețeaua rutieră;
- material rulant și facilități oferite în stațiile căii ferate aflate într-o stare precară, ceea ce reprezintă o deficiență la nivelul întregii rețele feroviare naționale;
- grafic de mers ineficient, ceea ce conduce la o productivitate scăzută a personalului și a materialului rulant. Timpuri mari de întoarcere și tipare de oprire neregulate, ceea ce reprezintă o problemă generalizată la nivel național;
- fiabilitate scăzută și sisteme de semnalizare ineficiente;
- capacitate limitată și sisteme de semnalizare redundante.

Linia de cale ferată Pașcani-Dărmănești propusă pentru reabilitare este situată în nord-estul țării, face parte din Magistrala feroviară 500 București – Dărmănești – Vicșani Frontieră și se află în administrarea Sucursalei Regionale de Cale Ferată Iași.

Lungimea traseului de cale ferată care se va reabilita în cadrul prezentului proiect este de 68,98 km (fără a include stațiile de cale ferată Pașcani și Dărmănești), măsurată între semnalul de intrare cap Y Pașcani (km 387+470) și semnalul de intrare cap X Dărmănești (km 456+450).

Linia de cale ferată este dublă electrificată cu ecartament normal între Pașcani și stația c.f. Suceava Nord (lungime de 62,942 km) și linie de cale ferată simplă electrificată cu ecartament normal între Suceava Nord și Dărmănești (lungime de 6,038 km).

După finalizarea proiectului, linia de cale ferată reabilitată Pașcani-Dărmănești va



avea o lungime de 68,746 km (km 387+462-cap Y Pașcani ÷ km 456+208-cap X Dărmănești), din care 62,738 km va fi lungimea liniei de cale ferată dublă electrificată cu ecartament normal și 6,008 km lungimea liniei de cale ferată simplă electrificată cu ecartament normal.

Perioada de execuție a lucrărilor proiectate este estimată la 36 de luni, acestea se vor realiza conform graficului de execuție.

Frontul de lucru se va deplasa în lungul căii ferate.

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

Din punct de vedere administrativ, amplasamentul proiectului este situat în județele:

- Iași cu o lungime a traseului de 11,01 km existent/11,025 km proiectat;
- Suceava cu o lungime a traseului de 57,97 km existent/57,721 km proiectat.

Linia de cale ferată traversează aproximativ de la sud-est la nord-vest 12 UAT-uri:

- în județul Iași
 - UAT Pașcani;
 - UAT Valea Seacă;
 - UAT Lespezi.
- în județul Suceava
 - UAT Dolhasca;
 - UAT Liteni;
 - UAT Udești;
 - UAT Fântânele;
 - UAT Verești;
 - UAT Salcea;
 - UAT Suceava;
 - UAT Pătrăuți;
 - UAT Dărmănești.

Principalele lucrări constau în:

- îmbunătățirea geometriei traseului de cale ferată prin mărirea razei curbelor pentru obținerea vitezei maxime de 160 km/h;
- realizarea unor variante de traseu care să permită circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h;
- reabilitarea sau construirea de poduri, podețe și pasaje superioare pe același amplasament sau pe amplasamente noi;
- sistematizarea stațiilor și a haltelor de mișcare pentru asigurarea lungimii utile de 750 m la liniile de primire – expediere, pentru amplasarea instrucțională a aparatelor de cale conform nivelului de viteză proiectat și pentru asigurarea distanței dintre linii suficientă pentru amplasarea peroanelor;
 - reabilitarea punctelor de oprire;
 - reabilitarea trecerilor de nivel și dotarea tuturor trecerilor la nivel cu instalație BAT;
 - reabilitarea instalațiilor de electrificare în stații la noua configurație a acestora și în linie curentă
 - reabilitarea instalațiilor de energoalimentare;
 - montarea de încălzitoare de macazuri;
 - amenajări în stațiile și halte de mișcare pentru accesul publicului călător la/de la trenuri și protecția acestuia (peroane late sau normale având înălțimea de +0,55 m față de NSS, pasarele pietonale, garduri de protecție, etc);
 - dotarea celor 7 puncte de secționare cu instalație de centralizare electronică,
 - introducerea instalației blocului de linie integrat pe întreaga secție;
 - introducerea sistemului de siguranță ERTMS – ETCS Nivel 2, inclusiv a sistemului GSM-R.



Tipurile de lucrări prevăzute în prezentul proiect sunt următoarele:

Lucrări de infrastructură și suprastructură, terasamente cale ferată (cf) constau în reabilitarea liniei c.f. existentă. În cadrul acestor lucrări se vor folosi numai materiale noi: lianți pentru stabilizarea platformei de pământ (unde este cazul), geotextil cu rol de separație și armare, geogriile cu rol de ranforsare, substrat/prism cale din piatră spartă, traverse din beton, șină, prinderi, aparate de cale, sisteme de suspensie elastic. Platforma c.f. va avea panta de 5% către exteriorul căii.

În vederea atingerii vitezei proiectate de 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă sunt propuse ajustări ale curbelor și alternative de traseu.

Poduri, podețe, pasaje

În cadrul lucrărilor lucrărilor de artă sunt prevăzute realizarea următoarelor lucrări:

- 16 poduri vor fi demolate și reconstruite;
- 3 podețe vor fi demolate și aproximativ în locul acestora vor fi construite 3 poduri;
- 7 poduri vor fi demolate și aproximativ în locul acestora vor fi construite 7 podețe;
- 1 podeț (pasaj inferior) va fi demolat și reconstruit (km pr. 434+727);
- 3 podețe situate pe aceeași vale (km ex. 450+042, km ex. 450+055, km ex. 450+065), amplasate unul în prelungirea celuilalt vor fi demolate și în locul acestora se va construi un podeț;
- 38 de podețe vor fi demolate și reconstruite;
- 2 podețe (km pr. 418+701, km pr. 420+336), construite în anul 2016, vor fi impermeabilizate și reparate cu mortare epoxidice pe suprafețele la vedere.

Tunel

Pentru realizarea unor variante de traseu care să permită circulația trenurilor cu o viteză maximă de 160 km/h este necesară execuția unui tunel de cale ferată dublă în preajma localității Probotă (UAT Dolhasca), cu lungimea de 376 m, între kilometrii proiectați 400+382 ÷ 400+758.

Lucrări de consolidare

Lucrările de consolidare se vor executa în anumite zone pentru limitarea săpăturilor în terenuri stabile, pentru susținerea săpăturilor efectuate la piciorul taluzului stabil, limitarea amprizei lucrărilor, îmbunătățirea terenului de fundare și stabilității rambleului căii ferate prin realizarea următoarelor lucrări:

- îmbunătățirea terenului de fundare pe o lungime însumată de 10104 m;
- contrabanchetă cu blocaj de anrocamente pe o lungime însumată de 2015 m;
- protecție taluz cu pereu și pinten din beton pe o lungime însumată de 223 m;
- rigolă prefabricată simplă cu capac pe o lungime însumată de 790 m;
- șanț ranforsat pe o lungime însumată de 1115 m;
- sprijinire cu piloți forajați D=1200mm, prevăzuți cu ancore pasive pe o lungime 61 m;
- zid de sprijin ancorat pe o lungime de 60 m;
- zid de sprijin din beton armat pe o lungime însumată de 2065 m.

Lucrări de construcții civile

În cadrul proiectului sunt cuprinse lucrări de modernizare a:

- **stațiilor cf:**
 - stația c.f. Dolhasca;
 - stația c.f. Verești;
 - stația c.f. Suceava (Burdujeni);
 - stația c.f. Suceava Nord (Ițcani).
- **haltelor de mișcare:**
 - halta de mișcare Lespezi;
 - halta de mișcare Liteni;
 - halta de mișcare Văratec.
- **punctelor de oprire:**
 - punctul de oprire Lunca Siretului;



- punctul de oprire Proboța;
- punctul de oprire Corni;
- punctul de oprire Bănești.

Aceste lucrări vizează clădirile afectate de reabilitarea liniilor de cale ferată și spațiile adiacente acestora, respectiv accese, parcuri, peroane cu copertine, accese la peroane, rampe de încărcare-descărcare/militare, treceri la nivel, etc.

Lucrările în stațiile cf, haltele de mișcare și punctele de oprire se vor realiza aproximativ pe același amplasament, cu excepția punctului de oprire Lunca Siretului care a fost mutat cu cca. 550 m față de amplasamentul inițial, spre localitatea Bursuc Vale.

Lucrările prevăzute la construcțiile existente propuse pentru reabilitare (inclusiv igienizare, consolidare) se vor executa în conformitate cu cerințele documentației de atribuire, respectând în același timp normele și normativele în vigoare.

Pentru clădirea de călători din stația Suceava (Burdujeni), inclusă în Lista monumentelor istorice din județul Suceava (SV-II-m-B-05470), sunt propuse reparații curente.

Construcțiile noi se vor realiza aproximativ pe același amplasament după demolarea clădiri existente (excepție clădirea de călători din halta de mișcare Liteni).

Rampele militare/încărcare – descărcare existente se desființează și se vor reface la dimensiuni aproximativ egale cu cele ale rampelor existente.

În cadrul stațiilor cf, haltelor de mișcare și a punctelor de oprire sunt prevăzute realizarea unor peroane, copertine metalice, copertine-tip refugiu, pasaje supraterane, pasaj pietonal subteran, montarea unor panouri fotovoltaice, locuri de parcare, spații verzi, etc.

Pe traseul liniei de cale ferată Pașcani-Dărmănești sunt propuse realizarea unor site-urile GSM-R fiecare alcătuite din container CE+GSM-R și stâlp antenă GSM-R.

Lucrări de semnalizări și centralizări feroviare

Lucrările de semnalizare și centralizări feroviare constau în introducerea:

- instalațiilor ERTMS Nivel 2;
- sistemului de semnalizare TMV;
- instalațiilor de semnalizare tip centralizare electronică (CE);
- instalațiilor de bloc de linie automat integrat (BLAI);
- unităților luminoase cu LED la toate semnalele;
- electromecanismelor de macaz trifazate la schimbătoarele de cale centralizate precum și la saboții de deraiere;
- circuitelor de cale cu protecție la influența curentului de tracțiune sau a numărătoarelor de osii pentru controlul stării de liber sau ocupat al liniilor;
- introducerea instalațiilor BAT care folosesc tehnologia bazată pe tehnica de calcul (BATC), la toate trecerile la nivel;
- instalații provizorii în perioada lucrărilor în toate stațiile în care există instalație de centralizare electrodinamică CED tip CR-2 sau CR-3;
- instalațiilor de protecție automată a trenurilor tip INDUSI pentru semnalele pe linii cu ecartament normal;
- rețelelor de cabluri de semnalizare pentru toate stațiile și intervalele pentru protecția la influența curentului de tracțiune pe zonele electrificate;
- instalațiilor de supraveghere video a instalațiilor de siguranța circulației;
- sistemului telefonic de siguranța (Control Terminal System CTS);
- sistemelor tehnologice de management al traficului și semnalizării, Centrul de Control Operațional (OCC) Iași.

Lucrări de telecomunicații feroviare:

Se vor efectua lucrări de modernizare pentru următoarele instalații și echipamente din stațiile de cale ferată și haltele de mișcare:

- echipamente pentru avizare public călător, avizare sonoră și teleafișaj;



- echipamente de transport SDH, ACCES, tehnologia IP MPLS;
- echipamente ISDN în stațiile de cale ferată Verești, Suceava Burdujeni și Suceava Nord;
- echipamente CWDM în halta de mișcare Lespezi, stațiile c.f. Dolhasca și Suceava Burdujeni;
- echipamente DWDM în stația de cale ferată Suceava Burdujeni;
- echipamente Switch 24p în stațiile de cale ferată Lespezi și Suceava Burdujeni;
- echipamente Hot Spot în stația de cale ferată Suceava Burdujeni;
- echipamente de electroalimentare inclusiv baterie de acumulatori;
- echipamente de telefoane analogice, telefoane automate, sistem tehnic de antifracție, monitoare color pentru informații pentru persoane cu mobilitate redusă, ghiseu dotat cu sisteme cu buclă de inducție, bransament date și electroalimentare pentru automate de bilete, instalație de Control Acces, instalare sistem de ceasoficare, instalare stații de radio emisie-recepție fixe și mobile, comunicație bilaterală (interfoane), panouri de afișare pe peroanele proiectate, supraveghere video pentru monitorizarea peroanelor, cablare structurată în clădirile stațiilor de cale ferată, etc;
- lucrări de instalare rețea de cabluri cu fibră optică în stațiile de cale ferată;
- lucrări de instalare cabluri urbane/interurbane în stațiile de cale ferată;
- lucrări de instalare rețele de cabluri pe intervale;
- lucrări de telecomunicații în punctele de oprire;
- lucrări pentru DEF;
- lucrări de telecomunicații în Centrul de Control și Operațiuni (OCC).

Linie de contact, protecție instalații și energo-alimentare

Stâlpii liniei de contact vor fi stâlpi metalici zincăți termic, din profil H, în fundație cilindrică din beton armat, sau cu alt tip de stâlp metalic pe fundație de beton care să corespundă condițiilor tehnice. În zona macazurilor se vor prevedea fundații cu buloane pe care se vor monta stâlpii H cu placă de bază.

În stațiile cf, acolo unde linia directă va fi susținută pe aceeași stâlpi jumelați cu linia în abatere, acestia vor fi echipați cu console jumelate. În stațiile cf care vor avea prevăzute copertine pe peroane, stâlpii copertinei se vor utiliza și pentru linia de contact.

Contragreutățile vor fi de regulă din beton, iar acolo unde nu este gabarit vor fi din fontă.

Podurile și podețele de cale ferată se vor proteja prin legarea părților metalice ale acestora la conductorul colector (prin intermediul celui mai apropiat stâlp LC).

Toate elementele de protecție vor fi galvanizate.

Tronsonul de cale ferată Pașcani-Dărmănești este alimentat cu energie electrică în sistemul 1x25 kV - 50 Hz din substațiile de tracțiune Dolhasca și Suceava, și face parte din controlul operativ al Centrului de Electrificare Iași.

Substația de tracțiune Dolhasca va fi realizată în schemă V/V.

Substația de tracțiune Suceava va fi realizată în schemă simplă monofazată.

Posturile de transformare destinate instalațiilor de siguranța circulației (PTCED) vor fi alimentate din linia de contact și reprezintă o sursă de rezervă pentru alimentarea instalațiilor de semnalizare.

Posturile de transformare, de tip aerian, se vor monta pe stâlpi metalici de același tip cu cei care susțin linia de contact.

Transformatorul de izolare 0,230/0,230kV – 50kVA va fi de tip uscat și va fi amplasat în încăperea grupului electrogen, în imediata apropiere a tabloului general de alimentare.

Lucrări de drumuri:

În vederea asigurării accesului la lucrare a utilajelor, transportul de materiale/deșeuri, precum și pe perioada de operare - pentru întreținerea căii, în lungul liniei c.f. sunt absolut



necesare drumuri de întreținere (definitive). Aceste drumuri noi au fost proiectate în zonele unde nu există drumuri în lungul căii ferate.

Drumurile de întreținere (definitive) prevăzute prin proiect vor avea o platformă de 4,20 m (3,50 parte carosabile + acostamente 2 x 0,35 cm) și o structură rutieră cu grosimea de 55 cm alcătuită din agregate.

Datorită alternativei de traseu 160+3, este necesară relocarea drumului județean DJ208A între km 408+870÷km 409+670.

Având în vedere corecția curbei liniei de cale ferată de la km 434+400, este necesară și relocarea drumului județean DJ290, între km 433+950÷km 434+700.

Astfel, lățimea părții carosabile pentru cele două drumuri județene va fi de 6,00 m (2 x 3,00 m), platforma de 8 m și fâșii destinate parapetilor cu lățime de 2 x 1,7 m.

Lucrări de colectare și scurgerea apelor

În cadrul proiectului sunt prevăzute lucrări de colectare și scurgerea apelor din:

- șanțuri de beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice;
- drenuri longitudinale, pentru colectarea apelor subterane și de infiltrație;

Apele din șanțurile de beton se vor descărca în podețele/podurile proiectate prin intermediul separatoarelor de hidrocarburi. Separatoare de hidrocarburi au fost prevăzute și în parcările proiectate din stațiile cf/haltele de mișcare.

Pe zona trecerilor la nivel asigurarea continuității șanțurilor se va realiza prin intermediul podețelor tubulare.

Pe zona stațiilor apele vor fi colectate în drenuri, pentru întreținerea drenurilor se vor prevedea cămine de vizitare, iar la jumătatea distanței dintre acestea, sunt prevăzute cămine de inspecție.

Pe zona trecerilor la nivel asigurarea continuității drenurilor se va realiza prin intermediul subtraversărilor realizate din tuburi PEHD neperforate amplasate în tub de protecție.

Treceri la nivel

În prezent, pentru traversarea liniei c.f. Pașcani-Dărmănești sunt 33 de treceri la nivel cu calea ferată dotate cu instalații IR (15 treceri la nivel), SAT (12 treceri la nivel) și BAT (6 treceri la nivel). Proiectul prevede reabilitarea/reconstruirea a 24 de treceri la nivel și desființarea a 9 treceri la nivel cu calea ferată.

Lucrări de protecția mediului

Pentru protecția zonelor locuite învecinate căii ferate s-au prevăzut panourile fonoabsorbante. Panourile fonoabsorbante se vor amplasa în lungul căii ferate la o distanță cât mai apropiată de sursa de zgomot. Înălțimea panourilor fonoabsorbante este de 2,00 m față de NSS proiectat.

Pentru combaterea fenomenului de înzăpezire a căii ferate Pașcani-Dărmănești, perdelele naturale de protecție existente se vor dezvolta/îmbunătăți, iar pe variantele locale de traseu se vor realiza perdele naturale de protecție noi.

Rețele de utilități

Pentru reabilitarea liniei de cale ferată, va fi necesară protejarea/relocarea diferitelor rețele de utilități, cunoscute până la elaborarea prezentei documentații în baza avizelor obținute și a ridicărilor topografice, ce se află în amplasamentul lucrărilor proiectate (ex.: rețele de comunicații subterane și aeriene, linii electrice aeriene, linii electrice subterane de joasă tensiune, conducte distribuție apă rece, conducte de canalizare, conductă transport gaze, conducte de termoficare, etc.).

Lucrări de demolare

Principalele lucrări de demolarea/dezafectarea prevăzute în cadrul proiectului de reabilitare ale liniei c.f.:

- demolarea/dezafectarea infrastructurii/suprastructurii căii ferate pe tot tronsonul de



68,98 km (fără a include stațiile c.f. Pașcani și Dărmănești);

- se vor realiza lucrări de demolare a 68 de poduri, podețe și pasaje și reconstrucția acestora pe aproximativ același amplasament s-au în apropiere (exemplu în cazul variantelor de traseu);

- demolare a 33 de treceri la nivel cu calea ferată;

- demolarea anumitor clădiri din stații c.f., halte de mișcare, puncte de oprire: peroane, clădire de călători, clădire CED, clădire cabină acari, clădire coletărie, wc public, wc public, clădire district 1, clădire locuință, magazie depozitare, pasarelă pietonală, stație de tracțiune, rampă, platformă, rampă acoperită, clădire depozit carburant, alte construcții care intră în gabaritul liniei de cale ferată;

- lucrări de demolare/dezafectare a instalațiilor aferente liniilor de contact, semnalizări, telecomunicații, etc.

Suprafața care constituie coridorul lucrărilor pentru reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani-Dărmănești este de 364,3 hectare.

Metode folosite în faza de construcție/demolare:

Metodele ce vor fi folosite pentru reabilitarea liniei c.f. Pașcani-Dărmănești, (respectiv pentru infrastructură și suprastructură c.f., poduri, podețe, tunele, lucrări de consolidare, treceri la nivel cu calea ferată, reabilitări, igienizări, consolidări ale clădirilor c.f., peroane, pasaje supraterrane pietonale, amenajări exterioare, instalații de semnalizare și telecomunicații, linii de contact, instalații de energoalimentare, etc), sunt metodele uzuale pentru astfel de proiecte de cale ferată, acestea sunt în conformitate cu cerințele tehnice și legale în vigoare, precum și în conformitate cu proiectele tehnice, caietele de sarcini care vor sta la baza atribuirii lucrărilor de execuție.

Materii prime:

Bilanțul principalelor materiale folosite în lucrare sunt următoarele: balast, piatră spartă nouă, șină, aparate de cale, traverse de beton, traverse de lemn speciale, geotextile, geogriile, betoane, armătură metalică, prefabricate, separatoare, panouri fonoabsorbante, decantoare, stâlpi metalici, dale elastice, cofraje din lemn și metal, etc.

Aprovizionarea cu materialele necesare execuției lucrării se va face de la furnizorii cei mai apropiați și care prezintă o garanție în privința calității acestora. În acest sens, se vor alege furnizorii autorizați de materiale: balastiere/stații de betoane/stație de mixturi asfaltice, furnizori de materiale, etc. Atât pentru execuția lucrărilor propriu-zise și cât și în procesele tehnologice se vor utiliza numai materii și materiale de construcție conforme cu reglementările în vigoare.

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

Betonul de ciment nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ci în stații autorizate din zonă și transportate cu mijloace de transport specifice.

Prefabricate de beton vor fi fabricate conform dimensiunilor stabilite și vor putea fi aduse cu autovehicule de la fabrici specializate existente.

Emulsia cationică pentru amorsare straturi bituminoase, vopseaua și diluantul pentru marcaje, vor fi aduse pe amplasamentul lucrării în recipiente etanșe din care vor fi descărcate în utilajele/echipamente de lucru specifice aplicării lor.

Energia electrică necesară desfășurării activităților de construcție va putea fi furnizată din sistemul energetic național, prin branșarea la rețeaua locală de energie electrică și/sau de la generatoare de curent (la punctele de lucru).

Apa necesară pentru procesele tehnologice (ca de exemplu: apa pentru asigurarea umidității optime de compactare pentru punerea în operă a terasamentelor etc), pentru stropirea drumurilor de întreținere se va asigura din rețeaua publică locală (dacă este cazul), sau din surse locale.



Alimentarea cu carburanți (motorina, benzină) 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 de la fronturile de lucru - alimentare de la stațiile autorizate). În amplasamentul lucrării și în organizarea de șantier nu vor fi depozitați carburanți.

Organizarea de șantier:

Amplasarea organizărilor de șantier se va realiza pe terenuri aflate în proprietatea SNCF "C.F.R." S.A..

Tabel - Tabel cu amplasarea organizărilor de șantier

Amplasare organizare de șantier	km	Suprafață	UAT	Județ	Distanța față de cel mai apropiat curs de apă	Distanța față de cea mai apropiată arie naturală protejată
Lângă punctul de oprire Probota	km 402+300, pe partea dreaptă a liniei c.f.	cca. 5000 mp	Dolhasca	Suceava	peste 600 m de râul Siret	peste 3140 m de ROSCI0076 Dealul Mare - Hârlău
La est de localitatea Hancea, comuna Verești	km 430+100, pe partea dreaptă a liniei c.f.	cca. 5000 mp	Verești	Suceava	peste 700 m de râul Suceava	peste 1500 m de ROSCI0380 Râul Suceava Liteni
lângă pasajul rutier superior - Centura Suceava	km 451+300, pe partea dreaptă a liniei c.f.	cca. 5000 mp	Pătrăuți	Suceava	peste 900 m de râul Suceava	peste 2500 m de ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți

Suprafața totală estimată ocupată temporar \approx 42.200 mp, din care:

- cca. 5000 mp pentru organizarea de șantier de lângă punctul de oprire Probota (km 402+300, pe partea dreaptă a liniei c.f.), localitatea Probota, UAT Dolhasca;
- cca. 5000 mp pentru organizarea de șantier situată la est de localitatea Hancea, comuna Verești (km 430+100, pe partea dreaptă a liniei c.f.), UAT Verești;
- cca. 5000 mp pentru organizarea de șantier de lângă pasajul rutier superior - Centura Suceava, (km 451+300, pe partea dreaptă a liniei c.f.), municipiul Suceava, UAT Suceava;
- cca. 19.200 mp pentru platformele tehnologice temporare la poduri/podețe/tunel;
- cca. 8.000 mp pentru platformele de lucru pentru terasamente.

Lucrările pregătitoare necesare pentru amenajarea organizării de șantier sunt:

- curățarea terenului de vegetația de la nivelul solului pentru organizările de șantier, precum și îndepărtarea și evacuarea/depozitarea stratului de pământ vegetal în vederea refolosirii acestuia;
- împrejmuirea amplasamentului cu panouri de gard/panouri acustice mobile.
- amenajarea incintei organizărilor de șantier prin așternerea unui strat de geotextil peste care se va așterne un strat de balast (întreaga platformă va fi balastată și protejată în bază cu geotextil cu rol de separare); platformele organizărilor de șantier vor fi prevăzute cu pante către șanțurile de colectare perimetrare;
- amenajarea căilor de acces în incinta organizărilor de șantier;
- decantoare/separatoare de hidrocarburi pentru tratarea apelor pluviale care spală platforma organizării de șantier;



Lucrările necesare organizării de șantier vor cuprinde:

- construcții și instalații care să permită satisfacerea obligațiilor de execuție și calitate, de relații cu Beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției;
- toate materialele, instalațiile și dispozitivele, sistemele de control necesare execuției, în conformitate cu prevederile din proiect, caietul de sarcini, normativele în vigoare și protejarea mediului.

Programul de lucru pe timp de zi este între orele 6⁰⁰ ÷ 22⁰⁰.

Organizările de șantier vor dispune de o zonă cu funcțiuni administrative-birouri-vestiar-laborator de încercări, o zonă pentru depozitarea temporară a unor materiale/deșeuri pe tipuri, o zonă pentru gararea utilajelor/mijloacelor de transport, o zonă pentru alimentarea cu combustibil a utilajelor și mijloacelor de transport.

Zona administrativă din organizările de șantier vor fi prevăzute cu:

- cabină portar/pază și supraveghere;
- containere birou;
- containere laborator;
- containere tip vestiar;
- containere tip sanitar;
- containere pentru depozitarea în siguranță a uneltelor/dispozitivelor/echipamentelor și sculelor, materiale (de ex. vopsea);
- puncte PSI;
- europubele pentru colectarea deșeurilor menajere/sticlă/hârtie/metal.

Containerele din organizările de șantier vor fi prevăzute cu sisteme autonome de încălzire.

Asigurarea apei în scop igienico-sanitar, pentru stropirea drumurilor acces, pentru execuția lucrărilor, spălarea utilajelor/echipamentelor din cadrul organizărilor de șantier se va asigura din rețeaua publică locală (dacă este cazul) sau din surse locale (puțuri de alimentare cu apă). Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la punctele de lucru cu ajutorul cisternelor auto.

Alimentarea cu apă potabilă a personalului se va face prin achiziționarea de apă îmbuteliată din comerț.

Apele uzate menajere care provin de la containerele sanitare din cadrul organizărilor de șantier vor fi evacuate în bazine vidanjabile și vidanjate periodic de o societate comercială autorizată.

Apele uzate provenite din spălarea utilajelor/echipamentelor din cadrul organizărilor de șantier vor fi introduse într-un separator de hidrocarburi și apoi în bazine vidanjabile și vidanjate periodic de o societate comercială autorizată.

Pentru vidanjarea/curățarea periodică a toaletelor ecologice montate la punctele de lucru, se va încheia contract cu o firmă specializată autorizată.

Apele pluviale din organizările de șantier vor fi colectate în șanțuri perimetrice și introduse într-un separator de hidrocarburi, iar apoi evacuate în mediu (ape convențional curate).

În organizările de șantier și punctele de lucru, se poate asigura energia electrică din sistemul energetic național prin bransarea la rețeaua locală de energie electrică (racord contorizat la LEA cea mai apropiată) sau cu ajutorul grupurilor electrogene (după caz).

În cadrul organizării de șantier nu se va construi o bază de producție și montaj și nu se vor amenaja construcții pentru adăpostirea personalului lucrător.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având toate reviziile tehnice și schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie. În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea nu se vor executa în organizarea de șantier, ci în atelierele specializate autorizate, unde se vor efectua și schimburile de anvelope.



Pentru parcare pe timpul nopții a mijloacelor de transport (autobasculante, autocamioane), se poate folosi organizările de șantier.

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

Principalele utilaje folosite pentru execuția lucrării sunt: excavatoare, buldozere, încărcătoare frontale, compactoare, plăci vibratoare, automacara, autogreder, bagger, bureză, macarale, autobasculante, betoniere, autocamioane, cisterne apă, utilaje de foraj/piloți, grupuri electrogen.

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

Proiectul „Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești” face parte din Master Planul General de Transport al României (MPGT) și este propus pentru finanțare în perioada 2021 - 2030, conform Anexei 10.35 - „Surse de finanțare pentru infrastructura feroviară 2020 - 2030”.

Traseul căii ferate asigură legătura între două mari noduri feroviare: Pașcani și Complexul Suceava.

În prezent se află în diverse etape de proiectare, reabilitarea următoarelor linii de cale ferată și construire drumuri expres:

- a). Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România – studiu de fezabilitate – SRCF Iași (6 stații);
- b). Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Apahida – Suceava, Subsecțiunea 3: Pojorâta-Suceava
- c). Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești-Vicșani frontieră;
- d). Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră;
- e). Drum Expres Pașcani – Suceava;
- f). Drum Expres Suceava – Siret;

În zona proiectului se vor derula lucrări de extindere a rețelelor a alimentare cu apă și canalizare (localitatea Heci-UAT Lespezi și localitatea Liteni-UAT Liteni).

Analizând proiectele de mai sus se evidențiază următoarele aspecte:

- proiectele de reabilitare feroviară „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră” și „Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești-Vicșani frontieră” reprezintă limită sudică respectiv nordică a liniei de cale ferată Pașcani-Dărmănești;

- proiectul feroviar de modernizare a liniei cf Pojorâta-Suceava este cuprinsă între stația de cale ferată. Suceava Nord (Ițcani) și stația de cale ferată Pojorâta;

- proiectul de modernizare/reabilitare a 47 de stații de cale ferată din România constă, pe tronsonul Pașcani-Dărmănești, în lucrări de modernizarea/reabilitare a stațiilor de cale ferată Dolhasca, Verești și Suceava Nord (Ițcani);

- lucrările de extindere a rețelelor a alimentare cu apă și canalizare sunt punctuale, acestea subtraversând linia de cale ferată în anumite zone;

- drumul expres Pașcani-Suceava începe din zona UAT Pașcani până la UAT Suceava, supratraversând linia căii ferate sau aflată la o distanță mai mică de 500 m în următoarele zone:

- drumul expres supratraversează linia de cale ferată Pașcani – Dărmănești aproximativ în zona km 399+615;
- zonă de paralelism la mai puțin de 500 m de între drumul expres și linia de cale ferată aproximativ între km 401+450÷404+700 cu distanța minimă de cca. 35 m aproximativ în zona km 403+350;
- zonă de paralelism la mai puțin de 500 m de între drumul expres și linia de cale ferată aproximativ între km 424+350÷427+600 cu distanța minimă de cca. 200 m aproximativ în zona km 425+600;



- drumul expres Suceava-Siret începe din zona UAT Suceava până la UAT Siret. Pe tronsonul Suceava-Dărmănești drumul expres se află la o distanță mai mică de 500 m de linia c.f. aproximativ între km 450+650÷456+208.

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

Resurse naturale: În perioada de execuție, resurse naturale folosite vor fi: agregatele naturale (pietriș, nisip, balast, piatră spartă, anrocamente etc), lemn, apă; combustibil tip benzină și/sau motorină pentru alimentarea mijloacelor de transport și a utilajelor.

În principal, pentru lucrările de infrastructură sunt prevăzute punerea în operă a unor cantități de cca.:

- 408190 m³ umplutură din material necoeziv pentru terasamente;
- 580100 m³ de material pentru realizarea substratului căii;
- 512100 m³ piatră spartă pentru prisma căii;
- 145540 m² pentru protejarea taluzurilor cu pământ vegetal;
- 2400 m² pentru protejarea taluzurilor cu georețea și pământ vegetal (inclusiv însămânțarea);
- 29517 m³ pentru contrabanchetă cu blocaj de anrocamente, inclusiv umplutura din balast, etc.

Suprafața care constituie coridorul lucrărilor pentru reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani-Dărmănești este de 364,3 hectare.

Aprovizionarea cu materialele necesare se va face de la furnizorii cei mai apropiați și care prezintă o garanție în privința calității acestora. De asemenea, proveniența nisipului, pietrișului și pietrei sparte va fi numai din balastiere și cariere autorizate de către Agenția Națională pentru Resurse Minerale.

Caracteristicile fizico-mecanice ale agregatelor naturale vor fi cele impuse prin normativele și stas-urile în vigoare pentru tipurile de lucrări la care vor fi folosite.

Aprovizionarea cu materiale necesare se va realiza treptat, astfel încât să se evite stocarea materialelor pe termen lung și eficientizarea proceselor de transport al materialelor.

Teren: Amplasamentul proiectului este situat în județele Iași (UAT Pașcani, UAT Valea Seacă, UAT Lespezi) și Suceava (UAT Dolhasca, UAT Liteni, UAT Udești, UAT Fântânele, UAT Verești, UAT Salcea, UAT Suceava, UAT Pătrăuți, UAT Dărmănești).

Conform Certificatului de Urbanism nr. 187 din 31.08.2020, emis de către Consiliul Județean Iași: Folosința actuală: teren construit: CF Stația CF Pașcani, linie cale ferată. Categoria de folosință: căi ferate. Destinația conform PATJ: cale ferată. Sunt admise lucrări de utilitate publică, sunt interzise lucrările de terasament care pot afecta proprietățile învecinate.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 64 din 05.08.2020, emis de către Consiliul Județean Suceava: Folosința actuală – zonă CFR. Destinația prevăzută prin PUG-uri – zonă CFR.

Apă: Pentru execuția lucrărilor, apa se va aduce la punctul de lucru cu ajutorul cisternelor auto (de la rețeaua de apă existentă din surse proprii sau locale). În perioada de operare, alimentarea cu apă a stațiilor de cale ferată și haltelor de mișcare se va realiza din rețeaua publică locală de apă potabilă sau din foraj de alimentare cu apă în cazul Haltei de mișcare Lespezi.

Biodiversitate: nu se vor folosi resurse naturale din ariile naturale protejate sau din albia cursurilor de apă.

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

Cantitățile de deșuri estimate a fi generate (cod deșeu/tip/cantitate) în perioada de execuție a lucrării sunt prezentate în tabelul următor:



Tabel - Cantități de deșuri estimate

Cod deșeu	Tip deșeu	U.M.	Cantități estimate
20 03 01	Deșuri municipale amestecate	tone	≈330
20 01 01	Hârtie și carton	tone	≈30
17 04 07	Amestecuri metalice (șină, aparat de cale, material mărunț de cale, cabluri, etc.)	tone	≈19700
17 01	Beton, cărămizi, tigle și materiale ceramice (demolării construcții civile)	mc	≈50000
17 01	Beton, cărămizi, tigle și materiale ceramice, etc (desfaceri ale construcțiilor civile propuse pentru reabilitate și demolări trotuare și peroane)	mp	≈67000
17 01 01	Beton (traverse de beton, alte elemente din beton, etc)	tone	≈57536
17 03 02	Asfalturi, altele decât cele specificate la 170301 (decapare îmbrăcăminte rutieră existentă)	mp	17190
17 05 04	Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03*	tone	≈870375
17 02 04*	Materiale din lemn cu conținut de sau contaminate cu substanțe periculoase (traverse de lemn)	tone	≈4330
13.02.07* 13.02.08* 13.07.01* 13.07.03*	Uleiuri de motor, de transmisie și de ungere ușor biodegradabile; Alte uleiuri de motor, de transmisie și de ungere; Ulei combustibil și combustibil diesel; Alți combustibili (inclusiv amestecuri)	tone	≈ 12000
15 01 01 15 01 02 15 01 03	Ambalaje de hârtie și carton; Ambalaje de materiale plastice; Ambalaje de lemn;	tone	≈ 6,00
08.01.11* 08.01.12	Deșuri de vopsele și lacuri cu conținut de solvenți organici sau alte substanțe periculoase; Deșuri de vopsele și lacuri, altele decât cele specificate la 08.01.11	tone	≈ 9
16 06 01* 16 06 04 16 06 05	Baterii cu plumb Baterii alcaline (cu excepția 16 06 03) Alte baterii și acumulatori	buc	≈400
16 01 03 16 01 07*	Anvelope uzate Filtre de ulei	buc	≈1250
13 05 02*	Nămoluri de la stațiile de epurare/bazine vidanjabile/toalete	mc	≈2200

În perioada de exploatare:

Se vor genera cu precădere deșuri menajere (cod deșeu 20 03 01) atât în stațiile c.f./halta de mișcare/punctele de oprire cât și în lungul căii ferate. Cantitățile de deșuri menajere vor fi în funcție de numărul de călători și de personalul căii ferate.

De asemenea, se vor mai genera deșuri rezultate din activitățile curente de întreținere și reparații a căii ferate, deșuri în mare parte amestecuri metalice (cod deșeu 17 04 07).

În timpul realizării proiectului:

Regimul gospodăririi deșeurilor produse în timpul execuției lucrărilor face obiectul activității organizării de șantier. În conformitate cu reglementările în vigoare aceste deșuri vor fi colectate selectiv în funcție de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate sau predate beneficiarului în scopul valorificării lor.

Materialele de cale rezultate de la lucrări vor fi gestionate în conformitate cu Norma tehnică feroviară NTF nr.71-002:2006 aprobată prin Ordinul MTCT nr. 1403/2006 privind aprobarea Normei tehnice feroviare "Infrastructura feroviară. Reutilizarea materialelor de cale recuperate în urma lucrărilor de întreținere și reparație a căii."



Norma tehnică feroviară se referă la următoarele componente ale căii ferate: șine, traverse din lemn și beton, material mărunț de cale, aparate de cale și piatra spartă.

Totodată norma stabilește și domeniul de reutilizare pentru fiecare dintre componentele căii în funcție de starea lor.

Astfel, materialele extrase din cale vor fi colectate pe categorii de produse, verificate și repartizate în funcție de rezultatul verificărilor:

- materiale semibune,
- materiale uzate,
- materiale declasate.

Domeniul de reutilizare a componentelor căii:

- șinele de cale ferată semibune și recondiționate vor fi reutilizate pentru întreținerea și reparații la linii, iar șinele declasate sunt valorificate ca fier vechi;
- traversele de lemn se vor incinera la incineratoare autorizate (traversele impregnate cu creozot) sau valorificate energetic (excepție fac cele impregnate cu creozot);
- traverse de beton semibune și reparate se vor reutiliza pe liniile secundare, triaje și ateliere, iar traversele declasate se vor reutiliza pentru drumuri provizorii de acces, etc;
- aparatele de cale și materialul mărunț de cale semibune și recondiționate se reutilizează, iar cel declasat se valorifică ca fier vechi;
- material scos din cale (pământ în amestec cu nisip, pietriș excavat) poate fi transportat la o stație de sortare agregate, situată cât mai aproape de amplasament.
- piatra spartă recuperată, curată se reintroduce în cale, iar deșeurile de ciur se reutilizează ca material pentru substratul căii sau la alte construcții.
- pământ în amestec cu nisip, pietriș rezultate din săpătură se vor reutiliza la drumuri locale sau se vor depozita în locuri acceptate de autoritățile locale.

Gestionarea deșeurilor rezultate din lucrări de demolare din cadrul prezentului proiect:

- deșeurile de beton, cărămizi, sticlă și materiale ceramice se vor colecta selectiv, se vor depozita pe suprafețe betonate și vor fi transportate la un depozit de deșeuri autorizat,
- deșeurile metalice se vor valorifica prin comercializare ca fier vechi,
- deșeurile de lemn se vor valorifica energetic,
- deșeurile electrice și electronice se vor preda la centre de colectare special organizate.

Pentru gestionarea deșeurilor de ambalaje se vor respecta prevederile legale aplicabile:

- menținerea evidenței ambalajelor și deșeurilor de ambalaje,
- returnarea la producători a ambalajelor solicitate de aceștia,
- colectarea și predarea deșeurilor de ambalaje, unităților autorizate pentru activitatea de colectare/valorificare. Excepție fac ambalajele ce sunt returnate la producător.

Alte categorii de deșeuri rezultate în perioada de execuție a lucrărilor:

- deșeuri provenite de la întreținerea mijloacelor de transport (anvelope uzate, uleiuri uzate,
- acumulatori uzați) care se vor gestiona conform legislației în vigoare,
- deșeuri de la utilizarea vopselelor.

Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate

- Toate materialele rezultate din lucrare și care nu mai pot fi folosite la alte lucrări (deșeuri) sunt proprietatea Beneficiarului și acesta va dispune modul de valorificare și procedura financiară în relația cu Antreprenorul, în baza unei convenții ce se va încheia ulterior.



- Procedura de lucru va fi stabilită de comun acord între Beneficiar și Antreprenor. Antreprenorul va ține evidența deșeurilor conform H.G. nr. 856/2002 și O.U.G. nr. 92/2021 cu privire la regimul deșeurilor.

Valorificarea energetică a traverselor de lemn cu creozot (cod deșeu 170204*) la fabrica de ciment:

Toate operațiunile necesare depozitării temporare conforme, evacuării, eliminării, mărunțirii, valorificării energetice, precum și costul aferent valorificării energetice pentru acceptul traverselor la fabricile de ciment, sunt în sarcina Antreprenorului.

Antreprenorul va depozita temporar traversele de lemn impregnate cu creozot în organizarea de șantier sau într-un alt depozit conform, având obligația de a lua aprobarea/acordul autorității competente pentru protecția mediului pentru depozitul temporar de deșeuri periculoase.

Antreprenorul va sorta traversele de lemn impregnate cu creozot în prezența Beneficiarului, iar acesta va decide tipul traverselor, funcție de starea acestora: traverse semi-bune sau declasate. Se vor încheia Procese-Verbale de sortare, semnate de Beneficiar și Antreprenor. Traversele declasate și stâlpi de lemn care susțin liniile electrice se vor arde în cuptoarele fabricilor de ciment prin grija Antreprenorului.

Antreprenorul va face dovada valorificării energetice a traverselor de lemn creozotate.

În perioada de exploatare a tronsonului de cale ferată vor rezulta deșeuri de la stațiile de cale ferată./haltele de mișcare/punctele de oprire, spațiile de serviciu, de la celelalte activități care se vor desfășura la marginea căii ferate.

Deșeurile rezultate sunt de tip menajer (stațiile de cale ferată/haltele de mișcare/puncte de oprire, dar și din lungul tronsonului analizat). Cantitățile de deșeuri rezultate sunt funcție de numărul de călători și al celor care folosesc utilitățile din cadrul haltelor de mișcare.

Deșeurile rezultate din activitățile de întreținere și reparații vor fi cele legate în primul rând de reparațiile curente la echipamentele de semaforizare, liniile electrice, șine, podețe, etc. și vor genera deșeuri în mare parte de tip metalic. Acestea vor fi predate spre recuperare unor unități specializate.

Deșeurile identificate pe parcursul desfășurării activității vor fi codificate conform Anexei 2 a HG 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor, incluse în evidența gestiunii deșeurilor și valorificate/eliminate conform prevederilor legale corespunzătoare fiecărui tip de deșeu.

e) poluarea și alte efecte negative;

Protecția calității apelor

a) În perioada de execuție

În perioada de execuție a lucrărilor, sursele de poluare a apelor subterane și de suprafață pot fi reprezentate de:

- scurgerile accidentale de combustibili sau lubrifianți de la utilajele și mijloacelor de transport folosite pentru execuția lucrărilor, traficul între organizările de șantier și șantierul propriu-zis (viceversa) și la alimentarea utilajelor cu combustibil;
- la execuția lucrărilor prevăzute la poduri/podețe, consolidări și de curățare/amenajare locală a albiilor în zona acestora există riscul creșterii locale a turbidității apelor de suprafață prin antrenarea sedimentelor;
- spălarea și antrenarea de către apele pluviale a depunerilor din zona lucrărilor care pot ajunge în apele de suprafață;
- pierderi accidentale de materiale/deșeuri rezultate dintr-o depozitare necontrolată sau o manipulare necorespunzătoare;
- deversări fecaloid-menajere de la toaletele ecologice montate la punctele de lucru;
- ape uzate menajere de la containerele sanitare din organizările de șantier;
- ape pluviale colectate de pe platformele organizărilor de șantier.



În perioada de execuție a lucrărilor c.f., impactul asupra apelor subterane și de suprafață este redus, se manifesta temporar și local.

Pentru asigurarea unor condiții normale de lucru, sub aspectul protecției mediului, precum și pentru reducerea la minim a posibilităților de poluare a acviferelor, se vor adopta următoarele măsuri:

- eșalonarea în timp a lucrărilor și respectarea graficului de lucru;
- la execuția lucrărilor prevăzute la poduri/podețe se vor păstra condițiile normale de curgere a apelor;
- întreținerea utilajelor (efectuarea de reparații, schimbările de piese, de uleiuri, etc.) se va face numai la societăți (atelieri) specializate și autorizate (pe platforme de beton prevăzute cu decantoare pentru reținerea pierderilor);
- aplicarea unui management de gestionare a materialelor și deșeurilor;
- este interzisă depozitarea materialelor și staționarea utilajelor în albia cursurilor de apă; de asemenea, se interzice deversarea deșeurilor de orice tip sau resturi de materiale în cursurile de apă;
- se interzice spălarea autovehiculelor lângă apele de suprafață;
- se interzice spălarea cuvei autobetonierelor și descărcarea laptelui de ciment în șantier, pe drumurile publice sau în apele de suprafață; personalul auto va fi instruit în acest scop; se vor preveni pierderile accidentale de beton/mortar pe traseu, ce pot conduce la creșterea alcalinității apelor de suprafață;
- se interzice degradarea albiilor și a malurilor cursurilor de apă;
- se va monitoriza permanent activitatea, în perioada de execuție a lucrărilor, din punct de vedere al protecției mediului;

Se apreciază ca emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor, deșeurilor) care ar putea ajunge direct sau indirect în apele de suprafață sau subterane nu sunt în cantități importante și nu modifică încadrarea în categoria de calitate a apei.

În concluzie, lucrările prevăzute în proiect nu pot provoca un impact semnificativ asupra factorului de mediu apă, în condițiile respectării măsurilor de protecție prevăzute. Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute:

În perioada de execuție

- apele uzate menajere vor fi descărcate într-un bazin vidanjabil; preluarea apelor uzate menajere se va face periodic (ori de câte ori e necesar) prin contract cu o firmă specializată;
- vidanjarea periodică (ori de câte ori este necesar) a toaletelor ecologice de la punctele de lucru prin contract cu firme specializate;
- apele pluviale se vor colecta și descărca în separator de hidrocarburi, apoi apa va fi evacuată în mediu;

În perioada de exploatare

Apele uzate provenite din clădirile stațiilor c.f./haltelor de mișcare, vor fi colectate și evacuate prin racord, la rețeaua publică locală de canalizarea sau vor fi evacuate în bazine vidanjabile, după caz. În acest ultim caz, preluarea apelor uzate (vidanjarea periodică) se va face prin contract/contracte cu o firmă autorizată/firme autorizate.

Apele pluviale (meteorice) infiltrate în terasamentul c.f. vor fi colectate în șanțuri de beton și evacuate la poduri/podețe. Înainte de evacuare, apele colectate în drenuri vor fi preepurate (ape convențional curate) în separatoarele de hidrocarburi prevăzute prin proiect. Apele pluviale (meteorice) infiltrate în terasamentul căii ferate vor fi colectate în drenuri longitudinale și evacuate la poduri/podețe.

Protecția aerului

În perioada de execuție

Principalele activități ce se constituie în surse de poluare a aerului sunt:

- lucrări de săpături în corpul terasamentului căii ferate și în terenul natural;



- operațiuni de încărcare/descărcare și transport materiale excavate;
- demolarea unor obiective existente (dezafectarea unor linii de cale ferată, aparate de cale, peroane, treceri la nivel, poduri, podețe, instalații de telecomunicații, semnalizare, construcții civile în zona stațiilor c.f./halte de mișcare/puncte de oprire);
- nivelarea suprafețelor;
- lucrări de umpluturi, punerea în operă în strate elementare de balast/nisip/piatră spartă;
- lucrări de așternerea mixturilor asfaltice/amorsare suprafețelor cu emulsie cationică (amenajarea drumurilor asfaltate);
- operații de sudură a capetelor de șină c.f.;
- lucrări de marcaje rutiere (la trecerile la nivel, de o parte și de alta a acestora);
- traficul pe drumurile de întreținere (definitive) existente și noi;
- utilaje în faza de execuție.
- lucrări pentru construcții poduri, podețe, tunele, lucrări de consolidare, treceri la nivel cu calea ferată, reabilitări, igienizări, consolidări ale clădirilor c.f., peroane, pasaje supraterane pietonale, amenajări exterioare, instalații de semnalizare și telecomunicații, linii de contact, instalații de energoalimentare etc;

Aceste surse caracteristice activităților din amplasament sunt în cea mai mare parte surse libere, deschise.

Măsurile adoptate pentru controlul emisiilor de particule constau în măsuri de tip operațional specifice acestui tip de surse.

Poluanții generați de aceste surse sunt: emisii de praf și emisii de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și respectiv a mijloacelor de transport folosite la punerea în operă a lucrărilor, oxizi de fier din operațiile de sudură a capetelor de șină c.f. Aria de manifestare a acestor surse corespunde exclusiv suprafeței de realizare a lucrărilor.

Traficul greu, specific șantierului, determină diverse emisii de substanțe poluante în atmosferă (NO_x, CO, SO_x, particule în suspensie etc). De asemenea, vor fi și particule rezultate prin frecare și uzură (din calea de rulare, din pneuri).

Atmosfera este spălată de apele de precipitații, astfel încât poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

Utilajele de construcție funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

Se estimează că impactul asupra calității aerului generat ca urmare a activităților specifice lucrărilor de execuție se manifestă local (aria de manifestare fiind în special în ampriza căii ferate, a drumurilor sau zona lucrărilor de artă – poduri, podețe), în spațiu deschis, este redus fiind temporar și intermitent (ca urmare a modificării continue a frontului de lucru).

Emisiile de poluanți în atmosferă și de praf variază adesea de la o zi la alta, acestea depinzând în principal de tipul de activitate desfășurată, de specificul operației și de condițiile meteorologice.

Materialul excavat va fi încărcat imediat după excavare în mijloace de transport corespunzătoare și transportat în vederea utilizării, ca material de umplutură, numai în locațiile indicate de autoritățile locale (gropi de umplutură) sau poate fi transportat la o stație de sortare agregate, situată cât mai aproape de amplasamentul liniei c.f.

În concluzie, lucrările proiectate c.f. sunt locale, eșalonate în timp/spațiu (frontul de lucru se modifică continuu) și nu vor depăși concentrațiile maxime admisibile de pulberi în suspensie, SO₂, NO₂, CO, Pb, stabilite prin STAS 12574-87 privind condițiile de calitate a



aerului din zonele protejate, respectiv prin Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător.

În perioada de exploatare

În perioada de exploatare, sursa de poluare a aerului este constituită de traficul feroviar (combustiei interne a motoarelor termice din dotarea locomotivelor diesel), dar se apreciază că în cea mai mare parte transportul pe calea ferată se va face cu locomotive electrice.

Transportul feroviar, comparativ cu celelalte tipuri de transport este un transport sigur, economic și prietenos cu mediul.

De asemenea, prin reabilitarea liniei c.f. vor crește corespunzător și serviciile asigurate de către C.F.R. (viteză sporită de deplasare a trenurilor de călători-max. 160 km/h, trenuri de marfă-max. 120 km/h, concomitent cu îmbunătățirea condițiilor de călătorie și de siguranță a circulației c.f., îmbunătățirea serviciilor în stațiile c.f./halte de mișcare/puncte de oprire etc) va conduce la creșterea atractivității în folosirea transportului c.f. (călători și marfă) în detrimentul mijloacelor rutiere de transport cu implicații pozitive asupra reducerii poluării aerului atmosferic.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

În etapa de construcție nu sunt prevăzute instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă, dar pentru reducerea acestora vor fi luate următoarele măsuri:

- folosirea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în vederea nivelului de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament; se vor folosi doar acele utilaje/mijloace de transport ce corespund cerințelor tehnice;
- se va ține cont de condițiile atmosferice în timpul lucrărilor de excavare, acestea corelându-se particularităților meteorologice (stropirea suprafețelor);
- respectarea graficului de lucru prin etapizarea lucrărilor în timp și spațiu;
- activitățile care produc mult praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va curăța și stropi periodic zonele de lucru, eventual zilnic dacă este cazul, pentru diminuarea cantităților de pulberi din atmosferă; de asemenea, se pot monta panouri mobile în imediata vecinătate a activității generatoare de praf, în vederea protejării zonelor locuite;
- materiale (nisip, balast, piatră spartă, etc.) vor fi puse direct în operă, fără depozitarea temporară în amplasament alăturat;
- reducerea timpului de mers în gol a motoarelor utilajelor și mijloacelor de transport;
- se vor lua măsuri de prevenire a murdăririi carosabilului și măsuri de împiedicare a producerii și răspândirii prafului prin stropire/udare, etc.
- încărcarea pământului excavat în mijloace de transport astfel încât distanța între cupa excavatorului și bena autocamionului să fie cât mai mică pentru a evita astfel împrăștierea particulelor fine de pământ în zonele adiacente;
- se vor stabili trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materiale (nisip, balast, pământ, etc.) ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va face cu vehicule dotate cu prelate (încărcătura va fi acoperită).
- drumurile vor fi stropite regulat cu apă pentru prevenirea emisiilor de praf în perioadele secetoase;
- viteza de circulație a mijloacelor de transport va fi redusă.

În etapa de exploatare nu sunt prevăzute instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă, dar prin realizarea proiectului, viteza de circulație a trenurilor va crește, astfel că prin reducerea semnificativă a timpilor de parcurgere a distanțelor se reduc proporțional și emisiile de poluanți în atmosferă rezultate din combustia internă a



motoarele termice ale locomotivelor diesel atunci când acestea vor fi folosite.

Protecția solului și a subsolului

Perioada de execuție

În perioada de execuție vor fi ocupate temporar suprafețe pentru organizările de șantier, pentru platformele tehnologice de la poduri, podețe, tunel, pentru depozitarea intermediară a unor materiale inerte (de exemplu sol vegetal). Impactul este considerat unul mediu, reconstrucția ecologică a zonelor ocupate temporar fiind obligatorie.

Impactul produs asupra solului și subsolului de cumulul de activități desfășurate în perioada de execuție poate fi important în condițiile în care toate suprafețele ocupate vor induce modificări structurale în profilul de sol.

Alte surse posibile de poluare și degradare a solului și subsolului pot fi:

- depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a materialelor;
- scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele auto cu care se transportă materialele/deșeurile, fie de la utilajele/echipamentele folosite.

Perioada de exploatare

În *perioada de operare* principalele surse de poluare generate de traficul feroviar sunt reprezentate de:

- depunerea la suprafața solului a poluanților proveniți din combustia internă a motoarelor termice din dotarea locomotivelor diesel;
- scurgerile accidentale de combustibili/lubrifianți și alte substanțe toxice din compunerea garniturilor de tren;
- împrăștierea deșeurilor menajere dealungul liniei c.f. generate de anumiți călători;

Lucrările și dotările pentru protecția solului și subsolului

În perioada execuției lucrărilor, se vor lua următoarele măsuri:

- delimitarea corectă a amprizelor pentru limitarea afectărilor unor suprafețe inutile de teren;
- respectarea limitelor amplasamentului organizărilor de șantier/platformelor tehnologice la poduri, podețe, tunel;
- după finalizarea lucrărilor suprafața terenurilor ocupate temporar se va aduce la starea inițială;
- gestionarea deșeurilor pe tipuri și evacuarea periodică conformă a acestora. Deșeurile rezultate se vor selecta pe tipuri, pe măsură ce acestea rezultă și se vor evacua 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;
- materialul excedentar rezultat din excavare (terasament c.f. existent, execuție tunel) se va evacua din amplasament și se va folosi ca material de umplutură la gropi în locuri indicate de autoritățile locale sau poate fi transportat la o stație de sortare agregate, situată cât mai aproape de amplasament;
- 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 și în organizările de șantier se vor amplasa toalete ecologice asigurându-se întreținerea/vidanjarea acestora prin contract cu societăți autorizate;
- întreținerea și reparația utilajelor se va executa numai în ateliere specializate;
- nu se vor stoca combustibili în organizările de șantier;
- 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 material absorbant;



- se interzice spălarea cuvei autobetonierelor și descărcarea laptelui de ciment în șantier, pe drumurile publice sau pe sol; personalul auto va fi instruit în acest scop; se vor preveni pierderile accidentale de beton/mortar pe traseu, ce pot conduce la creșterea alcalinității apei;
- mijloacele de transport se vor deplasa în teren prin folosirea cu prioritate a drumurilor existente, evitând scurtăturile și manevrele inutile;
- semnalizarea traficului în șantier se va organiza riguros în vederea minimizării accidentelor de circulație;

În perioada de execuție, impactul asupra solului și subsolului este nesemnificativ, se manifestă temporar, local și are efecte reversibile.

În perioada de exploatare, impactul va fi pozitiv datorită lucrărilor prevăzute în proiect de:

- armarea cu geogrilă a terasamentului c.f.;
- refacerea lucrărilor de artă (poduri, podețe).

Prin realizarea unui terasament nou al căii ferate, acesta va permite preluarea sarcinilor induse de traficul feroviar concomitent cu reducerea vibrațiilor și zgomotelor;

În perioada de exploatare, se apreciază că va crește transportul garniturilor de tren cu locomotive electrice în detrimentul locomotivelor diesel.

Colectarea corespunzătoare a deșeurilor menajere atât dealungul liniei c.f. cât și în stațiile c.f./haltele de mișcare/puncte de oprire.

Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Sursele de zgomot și de vibrații:

Perioada de execuție

Sursele actuale de zgomot și vibrații sunt reprezentate de traficul rutier din zonă, de o serie de activități gospodărești din zonele locuite, precum și de eventuale activități industriale din zonele adiacente.

În perioada de execuție, procesele tehnologice adoptate presupun folosirea unor grupuri de utilaje care, atât prin activitatea desfășurată în amplasamentul lucrării (al căii ferate) cât și prin deplasările lor, constituie surse de zgomot și vibrații, care se suprapun peste fondul descris anterior (execuția lucrărilor de reabilitare, la lucrările de demolare totală a unor construcții existente (podețe, treceri la nivel, peroane), lucrări de încărcare-descărcare a materialelor și deșeurilor).

A doua sursă principală de zgomot și vibrații în șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport. Pentru transportul materialelor (pământ, balast, piatră spartă, prefabricate, beton, etc.) se folosesc basculante/autovehicule grele/autobetoniere/utilaje de forat, cu sarcina cuprinsă între câteva tone și mai mult de 40 tone.

Precizăm că șina căii ferate, traversele de lemn de clasă rezultate din lucrările de demontare linie cale ferată se pot transporta către coșcinerare preponderent pe calea ferată.

Perioada de exploatare

Sursa de zgomot și vibrații, în perioada de operare este reprezentată de traficul feroviar atât cel de călători cât și cel de marfă.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție se recomandă adoptarea următoarelor măsuri pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- realizarea lucrărilor conform unui program de lucru pe timp de zi între orele 6,00 – 22,00;
- lucrările se vor desfășura etapizat în timp și spațiu, conform graficului de lucrări, astfel încât nivelul de zgomot să fie situat sub limitele maxime admisibile;
- se vor folosi utilaje cu capacități de producție adaptate la volumele de lucrări necesare a fi realizate, astfel încât acestea să aibă asociate niveluri moderate de



zgomot, precum și utilizarea de sisteme adecvate de atenuare a zgomotului la surse (motoare utilaje, etc.);

- se va evita utilizarea mai multor utilaje simultan (lucrările se vor desfășura etapizat) astfel încât nivelul de zgomot să fie situat sub limitele maxime admisibile;
- 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/deșeurilor;
- utilizarea de echipament corespunzător pentru protecția personalului angajat;
- stabilirea și impunerea unor viteze limită pentru circulația mijloacelor de transport în localități și pe drumurile de întreținere;
- în scopul atenuării zgomotului produs de utilaje (de exemplu: buldozere, excavatoare, compactoare, utilaje de forat etc.), se recomandă folosirea panourilor acustice mobile; acestea se vor monta în imediata vecinătate a activității generatoare de zgomot, în vederea protejării zonelor locuite;
- respectarea orelor de liniște în zonele locuite;
- pentru executarea lucrărilor ce conduc la un posibil disconfort sonor, se va anunța din timp populația posibil afectată asupra zilelor și intervalelor orare în care se prevăd lucrări generatoare de zgomot.

Având în vedere eșalonarea lucrărilor în timp și spațiu, numărul de utilaje și mijloace de transport folosite, dar și măsurile adoptate în perioada de execuție a lucrărilor, se poate estima că nivelul de zgomot și de vibrații se va încadra în limitele impuse de SR 10009/2017.

În exploatare nivelul de zgomot datorat traficului feroviar va fi atenuat prin soluțiile tehnice adoptate în proiect și anume: prindere elastică; șină sudată; înglobarea aparatelor de cale sudate; panouri fonoabsorbante. Noile peroane proiectate cu înălțimea de +0,55 față de NSS vor asigura o protecție fonică a zonelor locuite învecinate. De asemenea, realizarea unei infrastructuri noi va permite preluarea sarcinilor induse de traficul feroviar concomitent cu reducerea vibrațiilor și zgomotelor.

În concluzie, noua infrastructură și suprastructură a căii ferate va asigura un nivel scăzut de zgomote și vibrații.

Pentru reducerea semnificativă zgomotului structural produs de traficul feroviar se va folosi unul dintre cele două moduri de prindere elastică: plăcuțe elastice de sub șină și de sub placa suport metalică.

De asemenea, în proiect au fost prevăzute panouri fonoabsorbante pentru reducerea nivelului de zgomot la receptor (zonă locuită situată în imediata vecinătate a c.f.).

Protecția împotriva radiațiilor

Atât în perioada de execuție a lucrărilor proiectate, cât și în perioada de exploatare nu se folosesc surse de radiații sau materiale producătoare de radiații.

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

- **riscul de accident, ținându-se seama în special de substanțele și tehnologiile utilizate:** Proiectul propus nu se încadrează în Directiva SEVESO, nu se utilizează substanțe chimice periculoase. Riscul major identificat poate fi cel al unui accident rutier/feroviar, iar prin proiect au fost prevăzute marcaje longitudinale/transversale, semne de circulație, etc.

- riscul de accidente majore și/sau dezastre cauzate de schimbările climatice:

În cadrul analizei pentru stabilirea necesității de adaptare la schimbări climatice a proiectului propus, au fost parcurse următoarele etape:

- Analiza de sensibilitate (S);
- Evaluarea expunerii prezente și viitoare (E);
- Analiza de vulnerabilitate (V);



- Evaluarea riscurilor;
- Identificarea și evaluarea opțiunilor/măsurilor de adaptare;
- Evaluarea și integrarea măsurilor/soluțiilor de adaptare în proiect.

Evaluarea expunerii la diverse riscuri s-a realizat pe baza datelor existente privind situația actuală (anul 2021), a datelor istorice privind riscurile climatice, ținând cont și de frecvența/intensitatea riscurilor climatice, precum și pe prognoze de evoluție viitoare pentru riscurile climatice analizate pe durata de viață a componentelor proiectului feroviar (20÷75 de ani).

Variabilele climatice analizate au fost:

- Riscuri primare: temperaturi medii anuale și extreme ridicate; precipitații medii anuale și abundente (extreme); viteze medii și extreme ale vântului; umiditate; zăpadă; îngheț - freezing rain; radiație solară;
- Riscuri secundare: furtuni (tornado); inundații; alunecări de teren/eroziunea solului; secetă; incendii de vegetație.

Analiza a folosit (ca surse privind datele actuale dar și tendințele și proiecțiile climatice), datele și informații furnizate de instituțiile publice competente în domeniu.

Evaluarea riscului s-a realizat pentru variabilele climatice identificați ca generând o vulnerabilitate medie și mare în condiții viitoare pentru proiectul propus.

Evaluarea riscului a presupus evaluarea probabilității de apariție și a gravității efectelor asociate hazardelor enunțate mai sus. Pentru hazardele identificate, riscul rezultat este mare, mediu sau redus.

Măsurile de adaptare identificate și implementate în cadrul proiectului sunt:

- pentru riscurile asociate temperaturi extreme ridicate, au fost propuse următoarele măsuri pentru adaptarea căii de rulare a trenurilor la variabilele climatice:

– folosirea șinei de tip 60E1 din:

- oțel marca R260, cu intervalul de duritate între 260÷300 HBW, carbon - mangan (C-Mn), netratat termic;
- oțel marca R350 HT, cu intervalul de duritate între 350÷390 HBW; carbon - mangan (C-Mn), tratat termic.

– șină cu prindere elastică pe traverse de beton.

- pentru riscurile asociate precipitațiilor abundente extreme și inundații: lucrări de colectare, drenare și evacuare rapidă a apelor meteorice (șanțuri de beton, drenuri longitudinale), podurile/podețele/pasajul inferior au fost dimensionate hidraulic pentru un debit maxim cu asigurarea de 1% avizat de INHGA, asigurându-se o cotă a nivelului pentru apele extraordinare Q1%;

- pentru riscurile asociate alunecărilor de teren/eroziunea solului: lucrări de consolidări și consolidarea/armarea terasamentului c.f. cu geogrilă dispusă peste geotextil în baza substratului căii;

- dezvoltarea/îmbunătățirea perdelelor naturale existente și a celor noi, amenajarea de spații verzi în stațiile c.f. și haltele de mișcare;.

- risc de alunecări de teren:

Din punct de vedere al Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural – alunecări de teren, în zona proiectului, potențialul de producere al alunecărilor – Ridicat, probabilitate de alunecare – mare.

Conform datelor existente în zona proiectului între km ex 452+900÷453+500 și km ex 456+050÷456+400 este cunoscută ca o zonă inundabilă.



- risc geotehnic: Conform NP 074/2014: "Normativ privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice ale terenului de fundare. Categoria geotehnică este asociată cu riscul geotehnic. Acesta este redus în cadrul categoriei geotehnice 1, moderat în cazul categoriei geotehnice 2 și mare în cazul categoriei geotehnice 3. Astfel, în urma lucrărilor de specialitate efectuate terenul investigat se încadrează în categoria geotehnică 1 și 2 (9÷12 puncte), cu **risc geotehnic redus și risc geotehnic moderat**:

- seismicitatea: Din punct de vedere al macrozonării seismice, arealul investigat se încadrează în gradul 6 și 7₁ corespunzător gradului VII pe scara MSK, cu o perioadă de revenire de minimum 50 ani.

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100-1/2013, valoarea de vârf a accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0,15-0,25$ g, pentru cutremure având intervalul mediu de recurență IMR = 225 ani cu 20% probabilitate de depășire în 50 ani. Valoarea perioadei de control (colț) a spectrului de răspuns este $T_c = 0,7$ s, conform normativului P100-1/2013.

- riscul hidrologic de inundații:

Linia de cale ferată Pașcani-Dărmănești traversează o serie de cursuri de apă care fac parte din bazinul hidrografic al râului Siret. Cele mai importante cursuri de apă traversate sunt: Suceava, Șomuzul Mare, Șomuzul Mic, Pârâul lui Pulpa (Budeanu), Trestioara, Conțeasca, Pătrăuțeanca, Dragomirna, Mitoc, Valea Podul Vătafului, pârâul Salcea, Ruja, Gâștești.

Conform Planului de Management al Riscului la Inundații - Administrația Bazinală de Apă Siret, în zona amplasamentului proiectului s-au produs inundații istorice.

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

Impactul asupra populației

Linia de cale ferată Pașcani-Dărmănești traversează s-au se află în apropierea următoarelor localități Bursuc Vale, Bursuc Deal, Heci (toate fac parte din UAT Lespezi, jud. Iași), Gulia, Dolhasca, Poiana (toate fac parte din UAT Dolhasca, jud. Suceava), Corni, Rotunda, Liteni (toate fac parte din UAT Liteni, jud. Suceava), Cotu Dobei (UAT Fântânele, jud. Suceava), Hancea, Verești (ambele fac parte din UAT Verești, jud. Suceava) și Suceava (UAT Suceava, jud. Suceava).

Așezările umane sunt situate la distanțe variabile de linia c.f. Pașcani-Dărmănești funcție de configurația reliefului, rețeaua hidrografică, etc.

Linia de cale ferată Pașcani-Dărmănești (culoarul de lucru) se află la o distanță de peste 16 m de perimetrul de protecție sanitară a frontului de captare al apei subterane Salcea.

Lucrările proiectate c.f. nu vor afecta semnificativ sănătatea populației din proximitate, deoarece acestea nu sunt concentrate pe o anumită zonă, ca să producă poluarea aerului, solului și apei, zgomot peste valorile limită admise de reglementările specifice, ci se vor distribui pe întregul tronson de cale ferată.

Perioada de execuție

În perioada execuției lucrărilor, cele mai importante surse de disconfort sunt:

- zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a execuției lucrărilor;
- lucrările de execuție vor genera praf, particulele în suspensie fiind antrenate de vânt. În perioadele cu vânt puternic, activitățile care produc mult praf vor fi reduse sau zonele de lucru se vor stropi periodic, eventual zilnic dacă este cazul, pentru diminuarea cantităților de pulberi din atmosferă;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a materialelor.

În perioada de execuție, se recomandă adoptarea următoarelor măsuri pentru protecția mediului așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:

- activitățile de șantier se vor desfășura numai pe durata zilei.;



- semnalizarea șantierului se va asigura cu panouri de avertizare;
- folosirea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă și silențioase;
- mijloacele de transport se vor deplasa în teren prin folosirea cu prioritate a drumurilor existente, evitând scurtăturile, manevrele inutile și pe cât posibil evitarea folosirii drumurilor din localități;
- transportul materialelor și a deșeurilor se va realiza pe trasee optime din punct de vedere al protecției așezărilor umane, iar viteza de circulație a mijloacelor de transport va fi redusă;
- se vor lua măsuri de prevenire a murdăririi carosabilului și măsuri de împiedicare a producerii și răspândirii prafului prin stropire/udare, etc;
- pentru executarea lucrărilor ce conduc la un posibil disconfort sonor, se va anunța din timp populația posibil afectată asupra zilelor și intervalelor orare în care se prevăd lucrări generatoare de zgomot;
- în vecinătatea zonelor locuite se recomandă să se folosească panouri acustice mobile. Acestea se vor monta în imediata vecinătate a activității generatoare de zgomot, în vederea protejării zonelor locuite (atenuarea zgomotului produs de utilaje, etc.);
- respectarea orelor de liniște în zonele locuite.
- lucrările proiectate în zona monumentelor istorice se vor realiza cu respectarea reglementărilor în vigoare și a avizului/avizelor autorității competente în domeniu (Direcția Județeană de Cultură);

Ca urmare a aplicării măsurilor pentru protecția așezărilor umane, se apreciază că impactul asupra acestora va fi unul redus în perioada de execuție.

Perioada de exploatare

În cadrul proiectului sunt prevăzute următoarele dotări și măsuri pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:

- terasamentul nou al căii ferate va permite preluarea sarcinilor induse de traficul feroviar concomitent cu reducerea vibrațiilor și zgomotelor;
- prindere elastică;
- șină sudată;
- înglobarea aparatelor de cale sudate;
- panouri fonoabsorbante.
- peroane cu înălțimea de +0,55 față de NSS va asigura;

Proiectul prevede pozarea unor separatoare de hidrocarburi la evacuarea apelor din șanțuri și dezvoltarea/îmbunătățirea/ perdelelor naturale în zonele cu risc de înzăpezire.

După terminarea lucrărilor, vibrațiile și șocurile provocate din circulația feroviară se vor reduce.

Modernizarea trecerilor la nivel și prin semnale de avertizare rutieră (acustico-luminoase) cu semibariere (BAT) va mări siguranța tuturor participanților la trafic.

2. Amplasarea proiectului

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

a) **utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;**

Amplasamentul proiectului este situat în județele Iași (UAT Pașcani, UAT Valea Seacă, UAT Lespezi) și Suceava (UAT Dolhasca, UAT Liteni, UAT Udești, UAT Fântânele, UAT Verești, UAT Salcea, UAT Suceava, UAT Pătrăuți, UAT Dărmănești).

Conform Certificatului de Urbanism nr. 187 din 31.08.2020, emis de către Consiliul Județean Iași: Folosința actuală: teren construit: CF Stația CF Pașcani, linie cale ferată. Categoria de folosință: căi ferate. Destinația conform PATJ: cale ferată. Sunt admise



lucrări de utilitate publică, sunt interzise lucrările de terasament care pot afecta proprietățile învecinate.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 64 din 05.08.2020, emis de către Consiliul Județean Suceava: Folosința actuală – zonă CFR. Destinația prevăzută prin PUG-uri – zonă CFR.

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

Suprafețele care constituie coridorul lucrărilor pentru sunt de cca. 364,3 hectare.

Suprafețele totale ocupate temporar (≈ 42.200 mp) sunt reduse la minimum necesar, și anume:

- ≈ 15.000 mp pentru organizările de șantier;
- ≈ 19.200 mp pentru platformele tehnologice temporare la podurilor/podețelor/tunel;
- ≈ 8.000 mp pentru platformele de lucru pentru terasamente.

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

➤ **zone umede, zone riverane, guri ale râurilor**

Linia de cale ferată Pașcani-Dărmănești traversează 71 de cursuri de apă, din care 17 râuri și pâraie (Gâștești, Conțeasca, Trestioara, Pârâul lui Pulpa (Budeanu), Pietrosul, Velnița, Șomuzul Mare, Șomuzul Mic, Pârâu Budăilor, Suceava, Salcea, Plopeni, Valea Podul Vătafului, Mitoc, Dragomirna, Pătrăuțeanca, Bradul) și 54 văi fără nume, necadastrate.

➤ **zone costiere și mediul marin**

Nu este cazul;

➤ **zonele montane și forestiere**

Pentru realizarea proiectului este necesar defrișarea unei suprafețe de fond forestier cu folosință pădure de cca. 9851 mp, proprietar Statul Român, aflată în administrarea Ocolului Silvic Dolhasca-Direcția Silvică Suceava.

➤ **arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;**

Proiectul se află în vecinătatea următoarelor arii naturale protejate de interes **național, comunitar, internațional:**

ROSCI0380 Râul Suceava Liteni: 0,037 km

ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți: 2,172 km

ROSCI0076 Dealul Mare – Hârlău: 2,994 km

ROSPA0116 Dorohoi - Șaua Bucecei: 3,409 km

ROSAC0176 Pădurea Tătăruși: 4,852 km;

ROSCI0378 Râul Siret între Pașcani și Roman peste 5,2 km;

ROSCI0371 Cumpărătura peste 6,2 km;

ROSAC0159 Pădurea Homița peste 6,4 km;

ROSAC0081 Fânețele seculare Frumoasa peste 8,5 km;

ROSAC0082 Fânețele seculare Ponoare peste 8,6 km;

ROSPA0072 Lunca Siretului Mijlociu peste 9,6 km;

ROSAC0363 Râul Moldova între Oniceni și Mitești peste 10,3 km;

ROSAC0391 Siretul Mijlociu – Bucecea peste 10,5 km

ROSPA0110 Acumulările Rogojești – Bucecea peste 13,9 km;

ROSCI0379 Râul Suceava peste 15 km;

ROSAC0365 Râul Moldova între Păltinoasa și Ruși peste 16,3 km;

ROSCI0310 Lacurile Fălticeni peste 16,5 km;

ROSPA0064 Lacurile Fălticeni: 12,300 km;



ROSCI0184 Padurea Zamostea-Lunca 16,300 km;
RONPA0563 Pădurea Tătăruși peste 4,8 km;
RONPA0738 Pădurea Crujana peste 5 km;
RONPA0743 Făgetul Dragomirna peste 8,5 km;
RONPA0736 Fânațele seculare Frumoasa peste 8,5 km;
RONPA0735 Fânațele seculare Ponoare peste 8,8 km;
RONPA0751 Fânațele seculare de la Calafindești peste 15,8 km;
RONPA0248 Padurea Tudora rezervatii/monument al naturii 10.700km
RONPA0554 Fagetul Secular Humosu- rezervatii/monument al naturii 11.300km
RONPA0575 Acumularea Pârcovaci- rezervatii/monument al naturii 14.100 km
RONPA0245 Bucecea - Bălțile Siretului -rezervatii/monument al naturii 13.3 km
RONPA0567 Punctul fosilifer Baiceni -rezervatii/monument al naturii 15.100 km

➤ **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**

Culoarul de lucru se află la o distanță de peste 16 m de zona de protecție sanitară a frontului de captare al apei subterane Salcea.

Ariile naturale protejate de interes comunitar care se regăsesc în vecinătate sunt:

ROSCI0380 Râul Suceava Liteni: 0,037 km
ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți: 2,172 km
ROSCI0076 Dealul Mare – Hârlău: 2,994 km
ROSPA0116 Dorohoi - Șaua Bucecei: 3,409 km
ROSAC0176 Pădurea Tătăruși: 4,852 km;
ROSCI0378 Râul Siret între Pașcani și Roman peste 5,2 km;
ROSCI0371 Cumpărătura peste 6,2 km;
ROSAC0159 Pădurea Homița peste 6,4 km;
ROSAC0081 Fânațele seculare Frumoasa peste 8,5 km;
ROSAC0082 Fânațele seculare Ponoare peste 8,6 km;
ROSPA0072 Lunca Siretului Mijlociu peste 9,6 km;
ROSAC0363 Râul Moldova între Oniceni și Mitești peste 10,3 km;
ROSAC0391 Siretul Mijlociu – Bucecea peste 10,5 km
ROSPA0110 Acumulările Rogojești – Bucecea peste 13,9 km;
ROSCI0379 Râul Suceava peste 15 km;
ROSAC0365 Râul Moldova între Păltinoasa și Ruși peste 16,3 km;
ROSCI0310 Lacurile Fălticeni peste 16,5 km;
ROSPA0064 Lacurile Fălticeni 12,300 km;
ROSCI0184 Padurea Zamostea-Lunca 16,300 km;

➤ **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;

➤ **zonele cu o densitate mare a populației;**

Cele mai importante localități din punct de vedere al numărului populației traversate de linia c.f. Pașcani-Dărmănești sunt:

- Dolhasca (UAT Dolhasca);
- Liteni (UAT Liteni);
- Suceava (UAT Suceava).



- peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:
- **peisajele și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic**
În cadrul culoarului proiectului se află incluse următoarele monumente istorice:
 - Gara Suceava Burdujeni cod LMI: SV-II-m-B-05470, inclusă în prezentul proiect;
 - Gara Suceava Nord-Ițcani cod LMI: SV-II-m-B-05468 lângă lucrările proiectate din stația c.f.;

Lucrările proiectate în zona monumentelor istorice se vor realiza cu respectarea reglementărilor în vigoare și a avizului/avizelor autorității competente în domeniu (Direcția Județeană de Cultură);

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

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

În perioada de execuție a lucrărilor, impactul se manifestă local, în special în zona frontului de lucru (în lungul căii ferate, drumurile de întreținere din imediata vecinătate a c.f., amplasamentul organizărilor de șantier, perimetrul stațiilor c.f./haltei de mișcare/puncte de oprire, zona lucrărilor de artă), prin emisii în atmosferă (pulberi în suspensie, noxe) și zgomot/vibrații.

Lucrările sunt eşalonate în timp și spațiu, iar frontul de lucru se va deplasa în lungul căii ferate. Se vor folosi panouri acustice mobile în imediata vecinătate a activității generatoare de zgomot, pentru protejarea zonelor locuite. Se vor respecta toate măsurile de protecție a zonelor locuite prezentate în prezentul memoriu.

Zgomotul produs de traficul feroviar la trecerea garniturilor de tren se resimte atenuat, iar datorită măsurilor prevăzute în proiect (șină cu prindere elastică pe traverse de beton, panourilor fonoabsorbante, peroane cu înălțimea de +0,55 m față de NSS).

b) natura impactului;

Impactul generat de lucrările de reabilitare au un caracter redus (cu respectarea măsurilor de protecție a factorilor de mediu), se manifesta temporar (doar în perioada de execuție) și local (în special în zona frontului de lucru), și la o distanță de maxim 500 m de acesta, prin emisii de pulberi în suspensie și zgomot. Suprafețele de teren ce reprezintă culoarul lucrărilor sunt de circa 364,3 hectare.

Ocuparea definitivă a unor suprafețe de teren pentru realizarea lucrărilor proiectate (de ex. drum de întreținere, relocare drumuri județene, variante de traseu) vor conduce la un impactul direct, redus, local, pe termen lung, iar lucrările c.f. proiectate (terasament/infrastructură/suprastructură, execuție poduri, podețe, pasaj inferior, tunel, construcții civile etc.) vor conduce la un impact direct, redus, local, temporar în perioada de realizare a lucrărilor specifice.

În perioada de exploatare, impactul este direct, nesemnificativ ca urmare a traficului feroviar și auto, iar impact rezidual este neutru.

c) natura transfrontalieră a impactului;

Proiectul de reabilitare a liniei c.f. Pașcani-Dărmănești se află la o distanță:

- de peste 30 km (sfârșit proiect - Dărmănești) față de frontiera României cu Ucraina;
- între 65 km (început proiect - Pașcani) și cca. 80 km (sfârșit proiect - Dărmănești) față de frontiera României cu Republica Moldova.

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

Proiectul nu se încadrează în Anexa nr. I la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier, ratificată prin Legea nr. 22/2001, datorită faptului că, în proporție de circa 87%, sunt lucrări de reabilitare a liniei de cale ferată și a



instalațiilor existente și doar 13 % de cale ferată nouă pe traseu nou (alternative de traseu).

d) intensitatea și complexitatea impactului;

Prin analiza impactului asupra factorilor de mediu, atât în perioada de execuție cât și în perioada de exploatare, se estimează că impactul asupra mediului este redus, limitat la amplasamentul proiectului.

e) probabilitatea impactului;

Prin respectarea măsurilor de protecție a mediului prevăzute, se estimează că atât în perioada de execuție cât și în perioada de exploatare, probabilitatea de manifestare a impactului este redusă.

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

Impactul începe să se manifeste în momentul demarării lucrărilor de execuție ale proiectului, respectiv după obținerea Acordului de Mediu, achiziția serviciilor de proiectare și execuție (12 luni) și după realizarea proiectului tehnic de execuție și a detaliilor de execuție (12 luni). Se poate estima că lucrările de reabilitare a liniei c.f. Pașcani-Dărmănești vor începe în cursul anului 2025. Durata impactului se va manifesta pe toată perioada de execuție a lucrărilor, respectiv pe parcursul celor 36 luni (2025 - 2027).

Impactul pe termen scurt poate fi semnificativ, dacă nu s-ar respecta măsurile de protecție și este cauzat de perioada de execuție, dar majoritatea efectelor acestuia sunt reversibile, pe când impactul cauzat de exploatare este permanent și se manifestă continuu ca frecvență. Se estimează că impactul asupra mediului va fi unul redus, se va manifesta temporar, va fi local și reversibil.

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

Proiectul interferează cu alte proiecte aflate în vecinătate traseului de cale ferată. Cele mai importante proiecte sunt: Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România – studiu de fezabilitate – SRCF Iași (6 stații), Drum Expres Pașcani – Suceava; Drum Expres Suceava – Siret, Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Apahida – Suceava, Subsecțiunea 3: Pojorâta-Suceava, Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești-Vicșani frontieră și Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Măsurile de prevenire/reducere/ameliorare corespunzătoare fiecărui factor de mediu, atât pentru etapa de execuție cât și pentru etapa de operare sunt prezentate la pct.1 lit.e.

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

Proiectul propus intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, amplasamentul acestuia aflându-se în vecinătatea următoarelor arii naturale protejate de interes comunitar:

ROSCI0380 Râul Suceava Liteni: 0,037 km
ROSCI0075 Pădurea Pătrăuți: 2,172 km
ROSCI0076 Dealul Mare – Hârlău: 2,994 km
ROSPA0116 Dorohoi - Șaua Bucecei: 3,409 km
ROSAC0176 Pădurea Tătăruși: 4,852 km;
ROSCI0378 Râul Siret între Pașcani și Roman peste 5,2 km;
ROSCI0371 Cumpărătura peste 6,2 km;
ROSAC0159 Pădurea Homița peste 6,4 km;
ROSAC0081 Fânețele seculare Frumoasa peste 8,5 km;
ROSAC0082 Fânețele seculare Ponoare peste 8,6 km;
ROSPA0072 Lunca Siretului Mijlociu peste 9,6 km;



ROSAC0363 Râul Moldova între Oniceni și Mitești peste 10,3 km;
ROSAC0391 Siretul Mijlociu – Bucecea peste 10,5 km
ROSPA0110 Acumulările Rogojești – Bucecea peste 13,9 km;
ROSCI0379 Râul Suceava peste 15 km;
ROSAC0365 Râul Moldova între Păltinoasa și Ruși peste 16,3 km;
ROSCI0310 Lacurile Fălticeni peste 16,5 km;
ROSPA0064 Lacurile Fălticeni 12,300 km;
ROSCI0184 Padurea Zamostea-Lunca 16,300 km;

Ariile naturale de interes comunitar menționate, pot găzdui specii de faună care se pot deplasa în zona influență a proiectului "Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești" și pot fi conectate din punct de vedere ecologic.

Implementarea proiectului "Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești":

- a) poate să influențeze negativ factorii care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar aflate în vecinătate;
- b) poate produce modificări ale dinamicii relațiilor dintre floră și faună, care definesc structura sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din vecinătate;
- c) presupune defrișarea de suprafața de fond forestier de cca. 9851 mp din UAT Dolhasca și UAT Udești;
- d) presupune acțiuni de construire, dezafectare/demontare și funcționare care pot să conducă la modificări fizice în ariile naturale protejate de interes comunitar în ceea ce privește topografia zonei, utilizarea terenurilor, modificarea și afectarea zonelor de hrănire/cuibărire/reproducere a speciilor din ariile naturale protejate de interes comunitar din vecinătatea proiectului;
- e) implică utilizarea, stocarea, transportul, manipularea și/sau producerea de substanțe sau materiale care pot să afecteze, în perioada de construire și dezafectare, speciile și habitatele de interes comunitar pentru care au fost declarate ariile naturale protejate de interes comunitar din vecinătatea proiectului;
- f) poate afecta direct sau indirect zonele de hrănire, reproducere, cuibărire a speciilor din ariile naturale protejate de interes comunitar din vecinătatea proiectului, respectiv obiectivele de conservare ale ariilor naturale protejate de interes comunitar din vecinătatea proiectului;
- g) poate afecta pe perioada de execuție deplasarea speciilor dintr-o parte în alta a zonei de lucru;
- h) poate provoca pe perioada de execuție o deteriorare semnificativă sau o pierdere totală a unor habitate naturale de interes comunitar.

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

Conform adresei nr. 18516/05.10.2022 emisă de ANAR - ABA Siret și în conformitate cu prevederile art. 10 al. (3) din Anexa 5 a legii 292/2018, pentru proiectul "Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani-Dărmănești", nu este necesară elaborarea SEICA.

Justificarea deciziei:

Natura investiției propuse, prezentată în documentația tehnică, raportată la starea corpurilor de apă, nu produce modificări ale elementelor hidromorfologice și de calitate ale acestora.

Râu Gâstești

Corp de apă de suprafață RORW12-1-26 a.2, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.



Râu Ruja

Corp de apă de suprafață RORW12.1.26a, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Coțeasca

Corp de apă de suprafață RORW12.1.26, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Trestioara

Corp de apă de suprafață RORW12.1.24, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Șomuzul Mare

Corp de apă de suprafață RORW12.1.21. B3, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Șomuzul Mic

Corp de apă de suprafață RORW12.1.18_B1, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Suceava

Corp de apă de suprafață RORW12-1-17_B3, corp de apă puternic modificat, potențial ecologic moderat, nu atinge starea chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Salcea

Corp de apă de suprafață RORW12-1-17_B1, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Mitoc

Corp de apă de suprafață RORW12-1-17-330A_B1, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

Râu Dragomirna

Corp de apă de suprafață RORW12-1-17-30_B3, corp de apă natural, stare ecologică bună, stare chimică bună.

Corp de apă subteran ROSI03 corp de apă subterană, stare calitativă și cantitativă bună.

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

Nerespectarea prevederilor prezentului act de reglementare se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios



administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

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

Până la adoptarea prezentei decizii, nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat/potențial afectat.

Prezenta decizie conține (.....) de pagini și a fost întocmită în 3 exemplare.

PREȘEDINTE

Lóránd-Árpád FÜLÖP

Director DCPR
Octavian PĂTRAȘCU

Director DCNB
Mirela PANTILIE

Șef Serviciu SAEI
Ciprian - Cătălin ȘOAVĂ

Șef Serviciu SPN
Cristiana IORGULESCU

Întocmit: Lăcrămioara CREȚAN - SAEI
Cecilia Eva LASZLO – SAEI

Roxana STOIAN - SPN
Ileana MATEI - SPN



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

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