



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

”Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin- Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean”

Autoritatea Contractantă: **Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - S.A.**

Prestator: **Asocierea Italferr S.p.A. - S.C. ISPCF S.A. - S.C. Italrom Inginerie Internațională S.R.L.**



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

2022

BENEFICIAR: COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” – S.A.

LISTĂ DE SEMNĂTURI

EXPERT COORDONATOR

HOREA AVRAM



COLECTIV ELABORARE

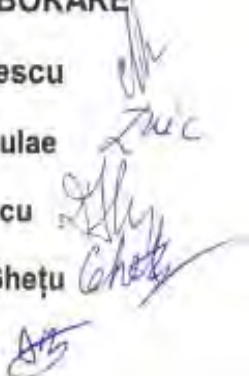
Fiz. Nina Rahailescu

Ing. Luminița Niculae

Ing. Daniela Stancu

Ing. Maximilian Ghețu

Ing. Duță Marius



APRILIE 2022

CUPRINS

	Pag.
1. Date generale	7
1.1. <i>Introducere</i>	7
1.2. <i>Informații despre titularul proiectului</i>	7
1.3. <i>Informații despre experții atestați pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului</i>	7
1.4. <i>Denumirea proiectului</i>	8
2. Descrierea proiectului	8
2.1. <i>Prezentarea generală a proiectului</i>	8
2.2. <i>Costul lucrărilor pentru lucrări de protecția mediului</i>	13
2.3. <i>Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului</i>	14
2.3.1. <i>Prezentarea cerințelor privind utilizarea terenului</i>	14
2.3.2. <i>Lucrări de construcție</i>	18
2.3.3. <i>Lucrări necesare organizării de șantier</i>	277
2.3.4. <i>Lucrări de refacere a amplasamentului realizate la finalul etapei de execuție</i>	296
2.3.5. <i>Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice</i>	297
2.4. <i>Principalele caracteristici ale etapei de funcționare a proiectului</i>	304
2.4.1. <i>Timpul de funcționare</i>	304
2.4.2. <i>Nivelul previzionat al traficului</i>	304
2.4.3. <i>Lucrări de întreținere</i>	307
2.4.4. <i>Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice în perioada de funcționare</i>	307
2.4.5. <i>Evacuarea apelor uzate în perioada de funcționare</i>	307
2.5. <i>Activități de dezafectare</i>	308
2.6. <i>Planificare/amenajare teritorială</i>	308
2.7. <i>Modalități propuse pentru conectarea la infrastructură</i>	310
2.8. <i>Estimarea tipului și a cantităților de emisii și deșeuri</i>	311
2.8.1. <i>Emisii în mediul acvatic</i>	311
2.8.2. <i>Emisii atmosferice</i>	312
2.8.3. <i>Zgomot și vibrații</i>	317
2.8.4. <i>Radiații</i>	328
2.8.5. <i>Deșeuri</i>	328
3. Abordare și metodologie	335
3.1. <i>Cadrul conceptual</i>	335
3.2. <i>Alternative de proiect</i>	335
3.3. <i>Identificarea și cuantificarea efectelor</i>	335

3.4.	<i>Identificarea formelor de impact</i>	336
3.5.	<i>Predicția impacturilor</i>	336
3.6.	<i>Evaluarea semnificației impacturilor</i>	338
3.7.	<i>Impactul cumulativ</i>	340
3.8.	<i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	340
3.9.	<i>Impactul rezidual</i>	340
3.10.	<i>Monitorizare</i>	341
3.11.	<i>Schimbări climatice</i>	341
4.	Descrierea alternativelor rezonabile	343
5.	Descrierea aspectelor relevante ale stării actuale ale mediului	349
5.1.	<i>Apa/corpuri de apă</i>	349
5.1.1.	<i>Apă de suprafață</i>	349
5.1.2.	<i>Apa subterană</i>	353
5.1.3.	<i>Zone protejate</i>	355
5.2.	<i>Aerul</i>	362
5.3.	<i>Schimbări climatice</i>	364
5.4.	<i>Solul</i>	376
5.5.	<i>Geologia subsolului</i>	387
5.6.	<i>Biodiversitate</i>	390
5.6.1.	<i>Prezentarea zonelor de intersecție și învecinare a proiectului cu ariile naturale protejate</i>	390
5.6.2.	<i>Informații privind ariile naturale protejate de interes comunitar</i>	395
5.6.3.	<i>Date despre infrastructura verde și coridoarele ecologice din zona proiectului</i>	451
5.6.4.	<i>Informații despre componentele biodiversității din zona proiectului</i>	455
5.7.	<i>Peisajul</i>	613
5.8.	<i>Mediul social și economic</i>	616
5.8.1.	<i>Mărimea și structura populației în zona proiectului</i>	616
5.8.2.	<i>Structura pe grupe de vârstă a populației</i>	617
5.8.3.	<i>Starea de sănătate</i>	618
5.8.4.	<i>Aspecte economice</i>	618
5.9.	<i>Moștenirea culturală</i>	619
5.9.1.	<i>Monumente istorice și situri arheologice</i>	619
5.10.	<i>Descrierea evoluției probabile a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat</i>	626
6.	Descrierea factorilor de mediu susceptibili a fi afectați de proiect	628
7.	Impactul potențial inclusiv cel transfrontalier asupra componentelor mediului	631
7.1.	<i>Identificarea efectelor și a formelor de impact</i>	631
7.1.1.	<i>Intervenții identificate pentru proiectul analizat</i>	634
7.2.	<i>Utilizarea resurselor naturale</i>	651
7.3.	<i>Emisii de poluanți, zgomot, vibrații, lumină, căldură și radiații, crearea de efecte</i>	651

	<i>negative, eliminarea și valorificarea deșeurilor</i>	
7.4	<i>Riscurile pentru sănătatea umană, pentru patrimoniu cultural sau pentru mediu</i>	652
7.5.	<i>Tehnologii și substanțe folosite</i>	652
7.6.	<i>Prognoza impactului și măsuri de evitare și reducere</i>	653
7.6.1	<i>Apa/corpuri de apă</i>	653
	7.6.1.1. <i>Prognoza impact</i>	653
	7.6.1.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului asupra apelor</i>	669
7.6.2	<i>Aerul</i>	671
	7.6.2.1. <i>Prognoza impactului</i>	671
	7.6.2.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	677
7.6.3	<i>Solul</i>	678
	7.6.3.1. <i>Prognoza impactului</i>	678
	7.6.3.2. <i>Măsuri de diminuare sau eliminare a impactului asupra solului în etapa de execuție</i>	685
7.6.4	<i>Geologia subsolului</i>	687
	7.6.4.1. <i>Prognoza impactului</i>	687
	7.6.4.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	691
7.6.5	<i>Biodiversitatea</i>	691
	7.6.5.1. <i>Prognoza impactului</i>	691
	7.6.5.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	714
7.6.6	<i>Peisajul</i>	720
	7.6.6.1. <i>Prognoza impactului</i>	720
	7.6.6.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	725
7.6.7	<i>Mediul social și economic</i>	725
	7.6.7.1. <i>Prognoza impactului</i>	725
	7.6.7.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	735
7.6.8	<i>Condiții culturale și etnice, patrimoniu cultural</i>	735
	7.6.8.1. <i>Prognoza impactului</i>	735
	7.6.8.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	741
7.6.9	<i>Zgomot și vibrații</i>	741
	7.6.9.1. <i>Prognoza impactului</i>	741
	7.6.9.2. <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	742
7.6.10	<i>Impactul asupra resurselor naturale</i>	742
	7.6.10.1 <i>Prognoza impactului</i>	742
	7.6.10.2 <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	743
7.6.11.	<i>Climă și schimbări climatice</i>	744
	7.6.11.1 <i>Prognoza impactului</i>	744
	7.6.11.2 <i>Măsuri de evitare și reducere a impactului</i>	748
7.6.12.	<i>Impactul cumulativ al proiectului</i>	749
	7.6.12.1. <i>Nivelul presiunilor actuale</i>	750
	7.6.12.2. <i>Proiecte existente/planificate în zona studiată</i>	752

7.6.13.	<i>Impactul potențial în context transfrontalier</i>	755
7.6.14.	<i>Evaluarea impactului rezidual</i>	757
8.	Descrierea metodelor de prognoză	762
9.	Măsuri pentru evitarea, prevenirea, reducerea impactului asupra mediului și monitorizare	768
9.1.	<i>Măsuri de evitare și reducere a impactului în etapa de execuție, funcționare și dezafectare</i>	769
9.2.	<i>Monitorizare</i>	786
10.	Situații de risc	819
11.	Rezumat non-tehnic	831
12.	Bibliografie	860

In cadrul documentului sunt numerotate numai tabelele și figurile de la capitolul Biodiversitate.

1. DATE GENERALE

1.1. INTRODUCERE

Prezentul document reprezintă Raportul privind impactul asupra mediului pentru proiectul —Reabilitarea liniei feroviare Craiova- Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean”

La elaborarea prezentului Raport privind impactul asupra mediului, elaborat în conformitate cu Anexa 4 din Legea 292/2018 privind evaluarea anumitor proiecte publice și private asupra mediului, au fost avute în vedere următoarele elemente:

- Documentația tehnică elaborată pentru proiect - Studiul de Fezabilitate;
- Îndrumarul elaborat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului;
- Documente emise de instituții abilitate;
- Date și informații culese în timpul vizitelor în teren;
- Literatura de specialitate, studii, anuare, monografii;
- Legislația aplicabilă în domeniu.

Prezentul Raport privind impactul asupra mediului a fost elaborat în conformitate cu cerințele Îndrumarului elaborat de autoritatea de mediu competentă și cu prevederile actelor normative în vigoare:

- Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 Aprilie 2014 de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (inclusiv a anexelor);
- Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordinul nr. 269/2020 privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte;
- Ordinul nr. 1825/2016 privind aprobarea ghidurilor pentru evaluarea impactului asupra mediului;
- Legea nr. 107/1996 Legea apelor, cu modificările și completările ulterioare;
- OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

1.2. Informații despre titularul proiectului

Nume: Compania Națională de Căi Ferate – “CFR” SA

Adresa titularului: Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1, București

Tel: 021 319 2400 Fax: 021 312 3059

Reprezentanții legali:

Director General: Ion Simu-Alexandru

Director General Adjunct Proiecte cu Finanțare Externă: Monica-Maria Mihăileanu

Director Direcția Pregătire Proiecte cu Finanțare Externă: Manuela BADEA

Persoane de contact:

Șef Serviciu: Adrian Dragomirescu tel 0722 693 287

Șef Proiect: Tamara Anton tel 0723 500 874

1.3. Informații despre experții atestați pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului

Raportul privind impactul asupra mediului a fost realizat de:

- Avram Nicolae Horea înscris în Lista experților care elaborează studii de mediu la poziția 898/2.07.2021 pentru domeniile RM, RIM, BM, RA/RSR, RS, EA.

1.4. Denumirea proiectului

„REABILITAREA LINIEI FEROVIARE CRAIOVA – DROBETA TURNU SEVERIN – CARANSEBEȘ, PARTE A CORIDORULUI ORIENT/EST – MEDITERANEAN”

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1. PREZENTAREA GENERALĂ A PROIECTULUI

Amplasamentul obiectivului: Linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș ce străbate județele Dolj, Mehedinți și Caraș-Severin.

Proiectul va fi implementat pe magistrala feroviară 900 București Nord – Craiova – Timișoara Nord, pe intervalul cuprins între: *km. existent 248+760*, al stației Craiova – *km existent 474+925 al stației Caransebeș*.

Punctul de început al proiectului este considerat *km 248+760* (intrarea în stația Craiova), iar punctul final al traseului liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, după implementarea proiectului de reabilitare este *km 474+047*, corespunzător intrării în stația Caransebeș.

Astfel, *km 474+925 existent*, corespunzător intrării în stația Caransebeș, devine după implementarea proiectului *km 474+047*, iar punctul de început al proiectului este atât în situația existentă cât și în situația proiectată *km 248+760*.

Pe lângă lucrările de reabilitare a liniei de cale ferată între Craiova – Drobeta Turnu Severin și Caransebeș, proiectul cuprinde și realizarea unui racord feroviar cu linia industrială Dudașu care se desprinde din linia principală la *km pr. 358+892*, având lungimea de 2,2 km.

Nr. crt.	Linia de cale ferată	Linia EXISTENTĂ		Linia PROIECTATĂ	
		Început traseu	Final traseu	Început traseu	Final traseu
1.	Linia de cale ferată Craiova - Caransebeș	km.248+760 (inclusiv stația Craiova)	km.474+925 (fără stația Caransebeș)	km.248+760 (inclusiv stația Craiova)	km.474+047 (fără stația Caransebeș)
2.	Linia de legătură în zona industrială Dudașu	-	-	km.0+000	km.2+200

Din punct de vedere administrativ, traseul liniei de cale ferată proiectate traversează 3 județe și 30 unități administrative teritoriale (UAT):

- *Județul Dolj:* Craiova, Ișalnița, Almăj, Coțofeni din Față, Brădești, Filiași;
- *Județul Mehedinți:* Butoiești, Stângăceanu, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Hușnicioara, Șimian, Drobeta Turnu – Severin, Ilovița, Orșova;
- *Județul Caraș – Severin:* Topleț, Băile Herculane, Mehadia, Iablanița, Cornea, Domașnea, Teregoava, Armeniș, Slatina – Timiș, Buceșnița, Buchin, Caransebeș și Păltiniș.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura - Unitățile administrativ teritoriale traversate de linia de cale ferată pe teritoriul județelor Dolj și Mehedinți

Legenda:

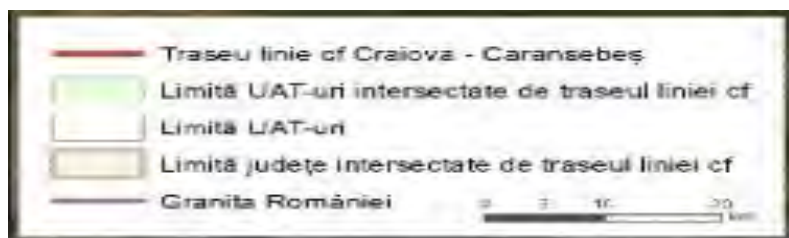




Figura - Unitățile administrativ teritoriale (UAT) traversate de linia de cale ferată în județul Caraș Severin

Proiectul propune reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș, ca parte componentă a coridorului Orient/Est Mediteranean, vizând:

- creșterea calității serviciilor de transport,
- creșterea capacității de transport și a vitezei medii de transport pentru traficul de mărfuri, prin dublarea căii ferate,
- creșterea vitezei de circulație a trenurilor, cu asigurarea condițiilor de interoperabilitate, prevăzute în standardele tehnice de interoperabilitate și în acord cu legislația la nivel național și european.

Principalul obiectiv al proiectului este modernizarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional.

În scopul realizării obiectivului principal al proiectului au fost prevăzute următoarele categorii de lucrări:

- dublarea liniei de cale ferată pe o lungime cât mai mare din traseu,
- asigurarea vitezelor de circulație ale trenurilor de 100 - 120 km/h (pentru trenurile de marfă), respectiv 120 - 160 km/h (pentru trenurile de călători), cu excepții pe unele zone, unde linia se va reabilita pe traseul existent;
- asigurarea lungimii maxime a liniilor de 740 m, în stații, pentru gararea trenurilor,
- peroane înalte cu o lungime de 400 m, în stații;
- lucrări civile la clădirile de călători din stații, lucrări de igienizare a construcțiilor existente și intervenții la structuri;
- introducerea instalațiilor de centralizare electronică/electrodinamică noi sau reabilite, în stații și în linie curentă;
- introducerea sistemului de siguranță ERTMS (sistem european de management al traficului feroviar) nivel 2;
- modernizarea instalațiilor de electrificare pe toată lungimea traseului;
- mărirea capacității de tranzit.

Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi adusă la parametri tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare.

Implementarea proiectului va contribui la realizarea obiectivelor următoarelor convenții și acorduri internaționale:

- Rețelele de Transport Trans-European (TEN);
- Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.);
- Acordul european privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (A.G.T.C.);
- Calea Ferată Trans-Europeană (TER);
- Specificații Tehnice de Interoperabilitate (STI);
- Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;
- Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Axa feroviară 22 parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean;
- Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură— sistemului feroviar din Uniunea Europeană;
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei privind specificațiile tehnice de Interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune;
- Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și alte acte legislative în vigoare la data elaborării documentației;
- Master Planul General de Transport (MPGT).

Proiectul de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș este cuprins în Master Planul General de Transport al României.

In prezent, linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș prezintă:

- Lungime linie dublă: 59,84 km,
- Lungime linie simplă: 166,325 km,

Total: **226,165 km**

Tabel – Intervalele pe care se vor realiza lucrările de reabilitare și dublare ale liniei de cale ferată inclusiv traseu nou

Nr. crt.	Interval kilometric	Lungime (km) proiectat	Caracteristici traseu existent	Lucrări pe traseu proiectat
1.	st. Craiova – st. Strehaia (km.pr.248+760 - km.pr.308+600)	59,84	Linie dublă	reabilitare linie dublă
2.	st. Strehaia – st. Igiroasa (km.pr.308+600 – km.pr.333+000)	24,4	Linie simplă	reabilitare și dublare
3.	st. Igiroasa – st. Drobeta Noua Est (km.pr.333+000 - km.pr.359+390)	26,39	Linie existentă simplă între st. Prunișor și Dr. Tr. Severin Est se menține în funcțiune, fără lucrări	traseu nou cu linie dublă
4.	st. Drobeta Est Noua – st. Iablania (km.pr.359+390 – km.pr.414+743)	55,353	Linie simplă	reabilitare
5.	st. Iablania – st. Crușovăț (km.414+743 - km.421+628)	6,885	Linia simplă	reabilitare și dublare
6.	St. Crușovăț – Hm Teregova (km.421+628-km.443+020)	21,392	Linia simplă (se dezafectează)	traseu nou cu linie dublă
7.	Hm Teregova - st. Slatina Timiș (km.443+020 – km.452+994)	9,974	Linie simplă	reabilitare linie simplă
8.	St. Slatina Timiș – Caransebeș (km.452+994 – km.474+047)	21,053	Linie simplă	reabilitare și dublare
TOTAL (km)		225,287	-	

Traseul proiectat este mai scurt decât traseul existent cu 878 m.

Traseul căii ferate analizat intersectează o serie de artere rutiere principale și secundare din cadrul rețelei naționale:

1. DN65 C, drum național secundar care leagă Craiova de Horezu intersectat de linia de cale ferată printr-un pasaj inferior km. pr. 250+268 – km. pr.250+381,
2. DC 122, drum comunal traversat de linia de cale ferată printr-un pasaj inferior amplasat la km. pr. 259+044 - km.pr. 259+156,
3. DN 6, drum național București – Timișoara traversat de linia de cale ferată prin pasajele inferioare dispuse la km. pr.334+170 - km.pr.334+350 și km.pr. 440+629 – km. pr. 440+883,
4. DC18, drum comunal traversat de linia de cale ferată printr-un pasaj inferior km.pr.453+727 – km.pr.453+835.

Regionalele de cale ferată aferente pentru această linie sunt:

- Regionala de cale ferată Craiova de la km 248+760 la km 384+500;
- Regionala de cale ferată Timișoara de la km 384+500 la km 474+047.

Ampriza proiectului intersectează un număr de 26 corpuri de apă de suprafață, 9 arii naturale protejate de interes comunitar aparținând rețelei Natura 2000, 9 arii naturale protejate de interes național.

În tabelul de mai jos este prezentată situația comparativă a caracteristicilor fizice ale liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș existente cu linia proiectată.

Tabel – Caracteristici fizice ale liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș – situație comparativă, linie existentă – linie proiectată

Obiectiv	U.M.	Linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș	
		existent	proiectat
<i>Linia principală Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș</i>			
Lungime traseu cale ferată	km	226,165	225,287
Linie cale ferată dublă	km	59,84	159,960
Linie cale ferată simplă	km	166,325	65,327
Viteza maximă de circulație	km/h	120	160
Stații de cale ferată	buc	15	16
Halte	buc	16	16
Puncte de oprire	buc	16	17
Lucrări clădiri călători în stații	buc	14	12
Lucrări clădiri călători în halte/PO	buc	19	19
Sisteme de centralizare în stații	tip	CED	CE
Sisteme de semnalizare	tip	BLA	ERTMS
Treceri la nivel	buc	64	55
Sarcina maximă pe osie	tone	21,5	22,5
Gabaritul	-	GC	GC
Declivitate maximă	mm/m	32‰	18‰
Poduri	buc	86	103 (lucrările la poduri necesită diferite categorii și volume de lucrări)
Viaducte	buc	1	3
Pasaje superioare	buc	1	4
Pasaje inferioare	buc	12	23
Podete	buc	309	349 (lucrările la podete necesită diferite categorii și volume de lucrări)
Tunele	buc	10	14
Drumuri definitive (tehnologice și de acces la tuneluri)	m	-	41447
Drumuri provizorii de acces	m	-	5378
Panouri fonoabsorbante	m	-	18690
Aparate avertizare sonoră pentru animale	buc	-	26
Plantari de arbori și arbuști - protecție împotriva înzăpezirii	m ²	-	1320
Amenajare spații verzi	m ²	-	22870
Garduri de protecție între linii	m	650	1400
Panouri fotovoltaice	m ²	-	43076

Decantoare - separatoare hidrocarburi	buc	-	160
<i>Linia de legătură cu zona industrială Dudașu</i>			
Lungime traseu cale ferată	km	2,2	Lungime traseu cale ferată
Linie simplă	km	2,2	Linie simplă
Viteza maximă de circulație	km/h	80	Viteza maximă de circulație
Sisteme de centralizare în stații	tip	CE	Sisteme de centralizare în stații
Sisteme de semnalizare	tip	ERTMS	Sisteme de semnalizare
Sarcina maximă pe osie	tone	22,5	Sarcina maximă pe osie
Gabaritul	-	GC	Gabaritul
Declivitate maximă	mm/m	18‰	Declivitate maximă
Poduri	buc	1	Poduri
Pasaje inferioare	buc	1	Pasaje inferioare

Durata estimată pentru execuția lucrărilor (conform graficului de execuție a lucrărilor) este de 60 de luni.

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

Perioada de dezafectare, în situația închiderii liniei de cale ferată, este estimată la 2 ani.

Valoarea investiției este de 1.838.674.835 euro fără TVA.

2.2. Costul lucrărilor pentru lucrări de protecția mediului

constând din:

- gestionarea deșeurilor;
- lucrări de decontaminare a solului și pietrei sparte,
- decantoare - separatoare hidrocarburi,
- panouri fonoabsorbante;
- panouri fotovoltaice;
- plantări de arbori și arbuști;
- amenajare spații verzi;
- aparate avertizare sonoră pentru animale;
- structuri adaptate pentru traversarea faunei;
- monitorizarea factorilor de mediu și a biodiversității;
- reabilitarea terenurilor afectate temporar de lucrări;

Valoarea totală pentru lucrările de mediu (specificate anterior) este de 30.908.912 euro fără TVA, reprezentând 150.217.312 lei fără TVA.

Situația existentă a liniei de cale ferată descrierea traseului

În prezent, linia de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș este electrificată, dotată cu sistem de bloc automat și prezintă următoarele caracteristici:

- lungimea 226,165 km,
- linia de cale ferată este electrificată pe întreagă distanță, fiind structurată astfel:
 - linie dublă electrificată Craiova-Strehaia (59,84 km),
 - linie simplă electrificată Strehaia - Drobeta Turnu Severin – Caransebeș lungime 166,325 km,
- 32 puncte de secționare (stații de cale ferată și halte de mișcare).

În mare parte aceasta păstrează un paralelism sau se intersectează cu DN 6.

Pe teritoriul județului Dolj (km 248+760- km 291+335), între Craiova și Strehaia linia de cale ferată dublă electrificată, urmărește lunca Jiului, și se înscrie pe limita dintre Piemontul Getic în nord și Câmpia Olteniei în sud. Această zonă este caracterizată prin dealuri și platouri piemontane din ce în ce mai înalte și mai fragmentate spre nord.

În județul Mehedinți (km 291+335-km 386+350), calea ferată se înscrie pe limita dintre Piemontul Bălăciței în sud și Piemontul Motrului în nord. Această zonă este caracterizată prin dealuri și platouri piemontane din ce în ce mai înalte și mai fragmentate spre nord.

Între Strehaia și Drobeta Turnu Severin, linia este simplă electrificată și se află pe malul stâng al Dunării, în vecinătate aflându-se Piemontul Coșuței. O particularitate a liniei cf între Prunișor și Șimian este traseul șerpuit care se află între Piemontul Coșuței și Piemontul Bălăciței, ce prezintă zone frecvent inundabile.

Din punct de vedere morfologic în județul Caraș-Severin (km386+350 km 474+047), amplasamentul studiat se situează pe Valea Cernei, la limita de contact dintre Munții Cernei, Munții Mehedinți și Munții Almăjului. Valea Cernei colectează apele din munții Cernei și Godeanu.

De la Drobeta Turnu Severin până la Caransebeș linia este simplă electrificată și își menține paralelismul cu DN 6 urmând culoarul depresionar Timiș-Cerna până la Caransebeș.

2.3.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE PROIECTULUI

2.3.1. Prezentarea cerințelor privind utilizarea terenului

Proiectul propus se va realiza pe terenuri aparținând domeniului public proprietatea statului aflate în administrarea CFR având categoria de folosință a terenului căi de comunicație feroviară și protecție a infrastructurii feroviare.

Pentru realizarea proiectului este necesar transferul unor suprafețe suplimentare de teren din domeniul public și exproprierea unor proprietari particulari.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 984/28.10.2019, eliberat de Consiliul Județean Dolj, se certifică:

Terenul se afla în intravilanul și extravilanul municipiului Craiova, orașului Filiași și a comunelor Ișalnița, Almăj, Coțofenei din Față și Brădești.

Terenurile aparțin: domeniului public al statului aflat în administrarea Ministerul Transporturilor, concesionat către CNCF CFR SA, domeniul privat al C.N.C.F. CFR SA.

Folosința actuală și destinația conform PUG a terenului: căi de comunicație feroviară (teren cu destinație specială aferent liniei CFR Craiova-Calafat), stații CFR.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 360/25.11.2020, eliberat de Consiliul Județean Mehedinți, se certifică:

Terenul și construcțiile sunt situate în intravilanul și extravilanul următoarelor unități administrativ-teritoriale: Butoiești, Stângăceaua, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Husnicioara, Șimian, Drobeta-Turnu Severin, Ilovița, Orșova, aparțin domeniului public al statului, domeniul public al județului, municipiilor, orașului Strehaia, comunelor și domeniului privat al persoanelor fizice și juridice.

Destinația terenurilor și construcțiilor conform PUG-uri aprobate: zona căi ferate, drumuri publice (naționale, județene, comunale și locale), rețele utilități (electrice, gaz metan, comunicații, alimentare cu apă și canalizare), construcții industriale și edilitare, construcții locuințe, construcții administrative și social culturale, zonă de rezervații naturale, zonă de protecție monumente.

Categoriile de folosință ale terenurilor sunt căi ferate, curți, construcții, arabil, pășune, fâneață, vie, păduri, ape, neproductiv.

Conform Planului de amenajare a teritoriului național - Rețele de transport, Planului de amenajare a teritoriului județului Mehedinți și PUG-urilor aprobate se pot executa lucrări de

reabilitare a tronsonului liniei feroviare Craiova – Drobeta-Turnu Severin – Caransebeș situat pe teritoriul județului Mehedinți.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 335/10.10.2019, eliberat de Consiliul Județean Caraș Severin, se certifică:

Terenul este situat pe teritoriul administrativ al municipiului Caransebeș, al orașului Băile Herculane și al comunelor Topleț, Mehadia, Iablanța, Cornea, Domașnea, Teregova, Armeniș, Slatina Timiș, Buceșnița și Buchin, în afara intravilanului și parțial în intravilanul localităților Caransebeș, Băile Herculane și Topleț, proprietatea statului român, concesionat pe o perioadă de 49 de ani la SN CFR, parțial domeniu public al comunei Teregova și proprietăți private.

Suprafețe de teren ocupate definitiv

Pe tronsonul de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș suprafața totală ocupată de lucrări este de 10.494.500 m² (1049,45 ha)

Tabel - Suprafața de teren OCUPATĂ DEFINITIV

Suprafața de teren ocupată definitiv	Suprafață (ha)
Suprafață ocupată de calea ferată și construcțiile aferente (noi și existente)	1049,45
din care:	
Administrare/gestiune CNCF "CFR" SA	880,35
Alți deținători	169,48

Tabel - Suprafața de teren ce va fi ocupată definitiv pentru realizarea lucrărilor de reabilitare a liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș (categoriile de utilizare a terenului)

Alte categorii de folosință ale terenului	Suprafața (ha)
arabil	115,6
cai ferate (alți deținători)	2,25
curți și construcții	2,7
fânețe	6,0
livezi	0,12
neproductiv	9,4
pășuni	1,3
pădure	31,86
vie	0,25
TOTAL	169,48

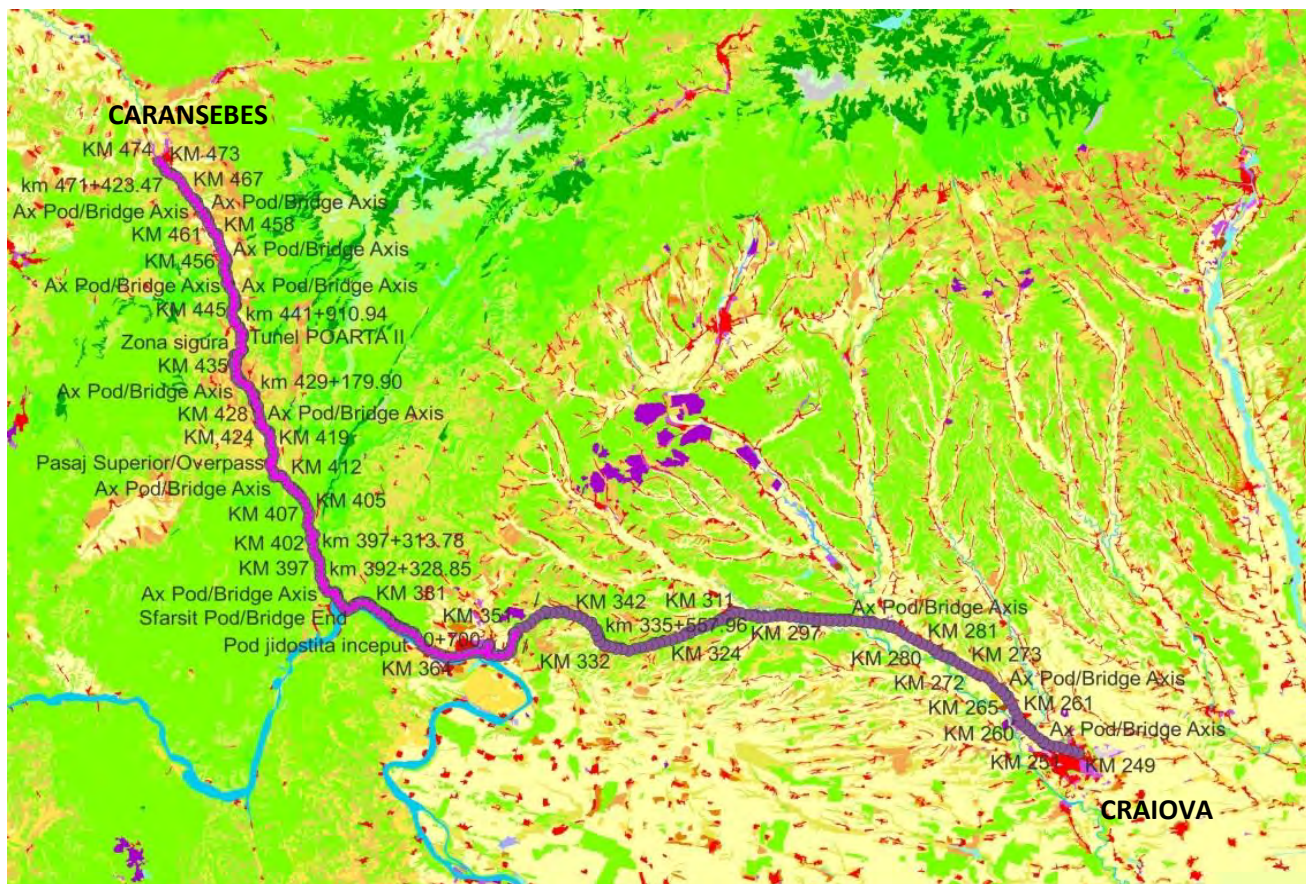


Figura - Utilizarea terenului pe traseul caii ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș



Pe o parte dintre terenurile ocupate având categoria de utilizare curți construcții sunt necesare lucrări de demolare.

Suprafața ocupată definitiv cu obiective construite va fi destinată exclusiv desfășurării transportului feroviar.

Suprafețe de teren ocupate temporar

În vederea realizării proiectului este necesară ocuparea temporară a unor terenuri pentru realizarea drumurilor de acces provizorii și a gropilor de împrumut.

Suprafața de teren ocupată temporar în perioada realizării lucrărilor de reabilitare a liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș este prezentată în centralizatorul de mai jos:

Tabel - Suprafețe ocupate temporar (în afara amprizei căii ferate):

Tip lucrări	Suprafața ocupată temporar (ha)
Drumuri de acces provizorii	2,45
Gropi de împrumut	142,77
TOTAL:	145,22

Organizările de șantier, platformele tehnologice precum și depozitele de materiale și deșeuri se vor realiza pe terenuri aparținând titularului lucrărilor

Tabel - Suprafețe ocupate temporar (în ampriza căii ferate):

Tip lucrări	Suprafața ocupată temporar (ha)
Organizări de șantier	46,5
Platforme tehnologice	8,0
Depozite de materiale și deșeuri	27,6
TOTAL:	82,1

Proiectul nu prevede ocuparea temporară a unor suprafețe de teren în interiorul limitelor ariilor naturale protejate.

Ampriza proiectului intersectează un număr de 26 corpuri de apă de suprafață, 9 arii naturale protejate de interes comunitar aparținând rețelei Natura 2000, noua arii naturale protejate de interes național.

Tabel - Zone sensibile identificate în lungul traseului liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș:

Nr.crt	Cod National	Cod INSPIRE	Denumire
Situri Natura 2000 INTERSECTATE			
1.	ROSCI0045	ROSCI0045	Coridorul Jiului
2.	ROSCI0366	ROSCI0366	Râul Motru
3.	ROSCI0420	ROSCI0420	Oprănești
4.	ROSPA0026	ROSPA0026	Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
5.	ROSPA0080	ROSPA0080	Munții Almăjului – Locvei
6.	ROSCI0206	ROSCI0206	Porțile de Fier
7.	ROSCI0069	ROSCI0069	Domogled – Valea Cernei
8.	ROSCI0385	ROSCI0385	Râul Timiș între Rusca și Prisaca
9.	ROSCI0284	ROSCI0284	Cheile Teregovei
Situri Natura 2000 situate IN VECINATATE			
1.	ROSCI0405	ROSCI0405	Dealurile Strehaia – Bâtlanele
2.	ROSPA0035	ROSPA0035	Domogled – Valea Cernei
3.	ROSCI0432	ROSCI0432	Prunișor
Arii naturale protejate de interes național, parcuri naturale și situri RAMSAR INTERSECTATE			
1.	2.295	RONPA0312	Iardașița
2.	2.306	RONPA0383	Râpa Neagra

3.	2.597	RONPA0614	Gura Văii – Vârciorova
4.	2.598	RONPA0615	Valea Oglanicului
5.	2.608	RONPA0625	Dealul Varanic
6.	2.622	RONPA0639	Cracul Gaioara
7.	2.624	RONPA0641	Cracul Crucii
8.	D	RONPA0014	Parcul Natural Porțile de Fier
9.	RO1946	RORMS0006	Parcul Natural Porțile de Fier
<i>Arii naturale protejate de interes National situate, parcuri naționale în VECINATATE</i>			
1.	B	RONPA0001	Parcul Național Domogled - Valea Cernei
2.	2.607	RONPA0624	Dealul Duhovnei
3.	2.625	RONPA0642	Fața Virului
4.	2.308	RONPA0325	Dealul Petrolea – Cuptoare
5.	2.626	RONPA0643	Locul fosilifer Pietrele Roșii
6.	2.296	RONPA0313	Belareca
7.	2.293	RONPA0310	Coronini – Bedina
8.	2.309	RONPA0326	Valea Greatca
9.	2.310	RONPA0327	Ravena Crouri
10.	2.292	RONPA0309	Domogled
11.	2.318	RONPA0335	Locul Fosilifer de la Petroșnița
12.	2.305	RONPA0322	Sfinxul Banatean

2.3.2. Lucrări de construcție

Proiectul propune următoarele categorii de lucrări:

- Lucrări la poduri, podețe, pasaje denivelate și viaducte, lucrări hidrotehnice;
- Lucrări la terasamente și suprastructura de cale ferată, treceri la nivel;
- Lucrări la tuneluri;
- Lucrări de construcții civile și instalații sanitare, termotehnologice și electrice;
- Drumuri tehnologice/de întreținere, drumuri de acces;
- Lucrări de consolidare;
- Instalații de semnalizare, electrificare feroviară și telecomunicații;
- Lucrări pentru siguranța populației și protecția mediului
- Lucrări pregătire a amplasamentului.

Poduri, podețe, pasaje denivelate și viaducte, lucrări hidrotehnice

Alegerea tipului de structură de realizat, depinde și de alți parametri, cum ar fi dimensiunile și caracteristicile cursurilor de apă sau drumurilor traversate, care determină deschiderea/ numărul de deschideri, cât și tipologia definitivă a tablierului.

Poduri

Pentru alegerea soluției constructive s-a ținut cont de criteriul economic și de condițiile particulare din teren, cum ar fi:

- mărimea obstacolului traversat;
- dimensiunile de gabarit;
- restricțiile din amplasament, privind montajul suprastructurilor;
- respectarea condițiilor de confort a pasagerilor.

Aceste condiții sunt influențate și de viteza de circulație și modul de realizare a căii pe pod.

Mărimea obstacolului traversat

În cazul văilor adânci se va ține cont ca lungimea podului să rezulte din înălțimea terasamentelor la capete.

În cazul intersecției căii de comunicație cu ape curgătoare (indiferent de regimul de curgere permanent/semipermanent), la stabilirea mărimii deschiderii s-a ținut cont de valoarea debitului cu probabilitatea de revenire de 1%, furnizat de către INHGA.

Tronsonul de cale ferată Craiova - Caransebeș, conform STAS 4273-83, se încadrează în clasa II de importanță din punct de vedere al construcțiilor hidrotehnice.

Un alt aspect important legat de obstacolul traversat îl reprezintă unghiul de intersecție dintre axa căii și obstacolul traversat.

În cazul traversării unui râu, se va avea în vedere ca infrastructura podului să fie executată pe cât posibil în albia majoră. Pilele vor fi executate cu avantbec și arierbec și se vor poziționa astfel încât sistemul de axe a pilelor să fie ortogonal pe direcția de scurgere și maluri.

Dimensiunile de gabarit

La stabilirea mărimii deschiderii podului, numărului de deschideri precum și a înălțimii de construcție, se va ține cont de prevederile din STAS 2924-91. Astfel, în funcție de categoria drumului, respectiv a străzii intersectate rezultă poziția culeelor, numărul pilelor, precum și înălțimea maximă de construcție impusă de niveleta căii. Legat de dimensiunile de gabarit a fost analizat și modul de asigurare a scurgerii apelor pluviale.

Restricțiile din amplasament privind montajul suprastructurilor

Restricțiile din amplasament (râuri mari cu albie bine conturată și adâncă, cu regim de curgere permanent și cu viteze de scurgere apreciabile ce favorizează producerea afuerilor locale și generale, sau albiile instabile) definesc criteriile privind stabilirea tehnologiei de execuție și mărimea deschiderilor.

Respectarea condițiilor de confort a pasagerilor

Cadrul șină-traversă este primul ansamblu supus acțiunii dinamice a convoaielor feroviare. În vederea respectării condițiilor de confort a pasagerilor, se impune adoptarea soluțiilor de realizare a căii continue, pe prism de piatră spartă. *Prin înlocuirea căii deschise, cu cale pe prism de piatră spartă, se îmbunătățește comportamentul structural la acțiuni dinamice, permițând astfel o creștere a vitezei de transport și totodată a condițiilor de confort pentru pasageri.*

În acest scop, pentru susținerea prismei căii, s-a optat pentru prevederea unei cuve de balast care poate fi executată fie din beton armat, fie din metal.

În general, cuvele din beton armat sunt folosite în cazul podurilor cu deschideri mici și medii, iar cuvele metalice se folosesc în cazul podurilor mari și foarte mari. (L>80m).

Avantajele adoptării soluției cu cuvă de balast (din beton armat sau metal) sunt:

- asigurarea elasticității căii pe pod similară cu cea de pe terasament;
- atenuarea în mod semnificativ a zgomotului.

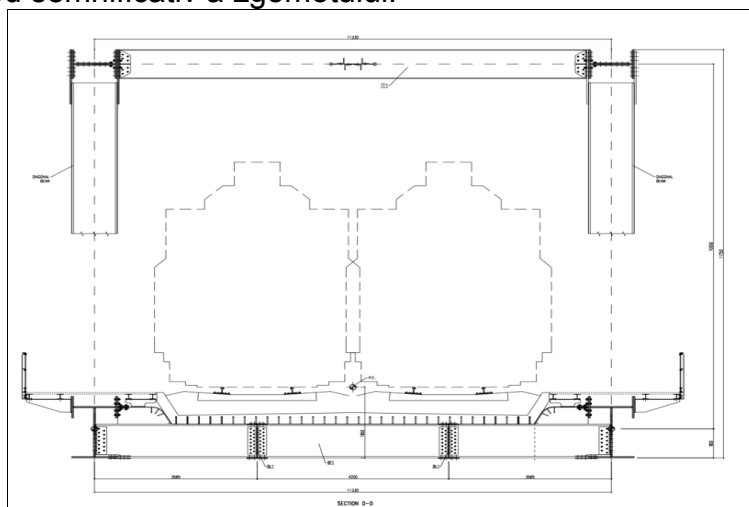


Figura - Exemplu de tablier cu cuvă de balast din beton

Tipuri de structuri de poduri proiectate

Podurile prevăzute în proiect au următoarele tipuri de structuri:

- Grinzi metalice înglobate în beton (GMIB);
- Grinzi cu inimă plină cu cale jos, cu cuvă de balast (GIPCJ);
- Grinzi cu zăbrele cu cale jos (GZCJ);
- Grinzi cu inimă plină cu cale sus (GIPCS).

Pentru podurile cu deschideri mici ($5\text{m} < L < 35\text{m}$), au fost proiectate:

- structuri de poduri integrale (tabliere cu infrastructura integrată) realizate din beton armat;
- grinzi metalice înglobate în beton (GMIB);
- grinzi cu inimă plină cu cale jos (GIPCJ), cu cuvă de balast.

Grinzi metalice înglobate în beton (GMIB)

Tablierele GMIB sunt structuri mixte, oțel-beton, realizate din grinzi metalice laminate sau sudate, dispuse jxtapus, ce conlucrează (prin aderența) cu masa de beton turnat monolit care înglobează grinzile. Confinarea betonului între grinzi este realizată prin intermediul etrierilor, iar pentru preluarea încovoierii transversale și a torsiunii la partea inferioară a grinzilor se prevăd armături continue. Pentru asigurarea poziției grinzilor pe durata turnării betonului se montează distanțieri atât pe reazem cât și în câmp.

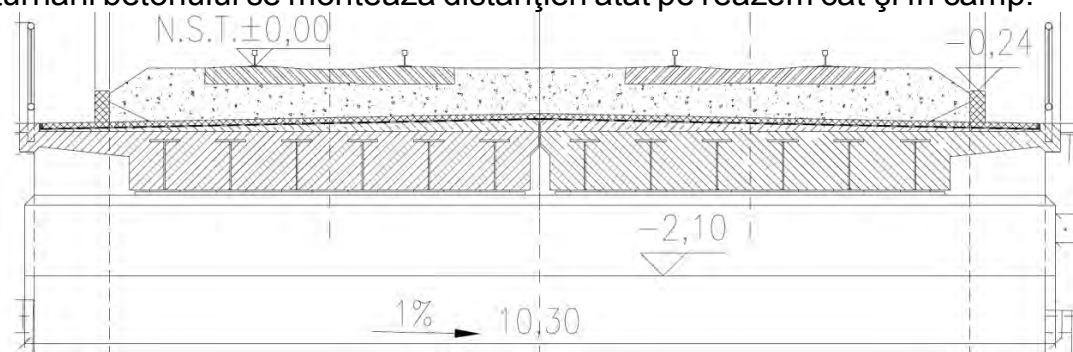


Figura - Exemple de tabliere cu grinzi metalice înglobate

Principalele avantaje ale tablierelor de tip GMIB, cu efecte pozitive asupra mediului:

- înălțime de construcție redusă;
- posibilitatea realizării tablierului fără eșafodaje;
- suprafață de cofrare redusă (există posibilitatea eliminării complete a cofrajelor, prin adoptarea elementelor prefabricate);
- rigiditate mare a structurii, fiind o structură ideală în cazul liniilor de mare viteză;
- durabilitate mare;
- ușor de executat;

- costuri de mentenanță reduse;
- comportament bun la oboseală.

Grinzi cu inimă plină cu cale jos, cu cuvă de balast (GIPCJ)

Suținerea căii se realizează cu antretoaze dese (circa 2m) în conlucrare cu o dală din beton cu rol de cuvă.

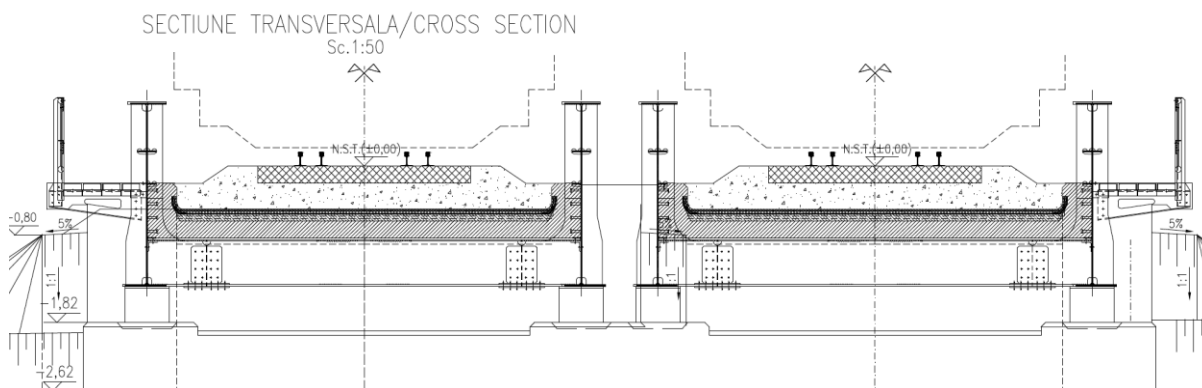


Figura - Exemple de tabliere cu grinzi inima plina cale jos

Principalele avantaje ale tablierelor de tip (GIPCJ), cu efecte pozitive asupra mediului:

- înălțime de construcție redusă;
- posibilitatea realizării tablierului fără eșafodaje;
- greutate proprie redusă comparativ cu structuri tip GMIB;
- ușor de executat.

În cazul podurilor cu deschideri medii ($35m < L < 70m$) și deschideri mari $L > 70m$, s-au prevăzut următoarele tipuri de structuri:

- grinzi cu zăbrele cu cale jos (GZCJ) cu cuvă de balast din beton;
- grinzi cu inimă plină cu cale sus (GIPCS), cu secțiuni mixte oțel-beton.

Grinzi cu zăbrele cu cale jos (GZCJ) cu cuvă de balast din beton

Soluția de susținere a căii se realizează cu antretoaze dese (circa 2m) în conlucrare cu o dală din beton cu rol de cuvă. La aceste tipuri de suprastructuri, se pot dispune și grinzi longitudinale (similare lonjeronilor), cu scopul limitării eforturilor de întindere din dală, generate de încovoierea generală.

Principalele avantaje ale tablierelor de tip GZCJ, cu efecte pozitive asupra mediului:

- acoperă o gamă foarte largă de deschideri (poduri medii, mari și foarte mari);
- înălțime de construcție redusă;
- structuri economice, datorită performanței structurale a grinzii cu zăbrele și dispunerii eficiente a materialului (oțelului) în funcție de natura solicitării pentru fiecare bară în parte;
- posibilitatea realizării dalei din beton fără eșafodaje.

Grinzi cu inimă plină cu cale sus (GIPCS)

Tablierele cu cale sus, cu secțiuni mixte oțel-beton sunt alcătuite din grinzi cu inimă plină sau casete metalice, în conlucrare la partea superioară cu o dală din beton armat.

Avantajele tehnico-economice ale tablierelor cu secțiuni compuse oțel-beton, rezultă din modul de grupare al materialelor în secțiunea transversală. Performanța structurii provine din distribuția optimă a celor două materiale: betonul armat în zona comprimată și oțelul în zona întinsă.

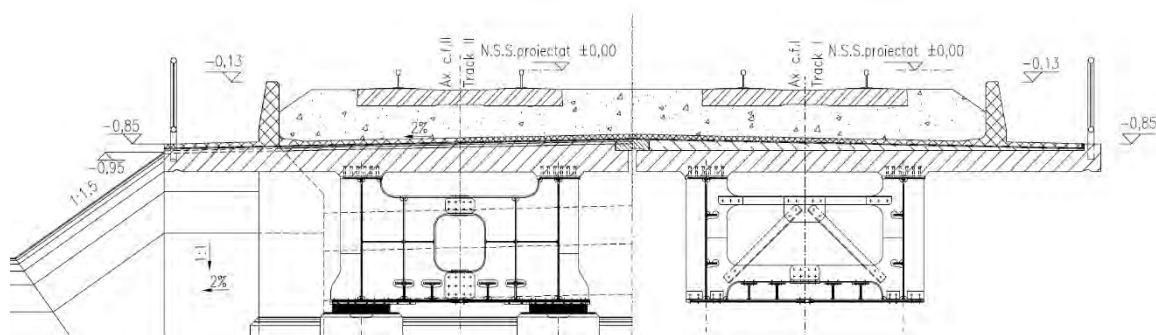


Figura - Exemple de tabliere cu grinzi inima plina cale sus

Dala din beton armat este amplasată la partea superioară (în zona comprimată), și susține și cuvă prismeii căii, iar la rândul ei aceasta este susținută, pe perioada betonării, de grinzi principale cu inimă plină sau secțiuni casetate.

După întărirea betonului cele două materiale conlucrează (comportându-se ca o secțiune unitară) prin intermediul unor conectori, fixați prin sudură de talpa superioară a grinzilor principale.

Principalele avantaje ale tablierelor cu secțiune compusă oțel-beton și cale sus, cu efecte pozitive asupra mediului:

- economie pentru materialul metalic de minim 20%, iar în cazul aplicării unor măsuri suplimentare cu caracter tehnologic (cum ar fi preîncovoierea grinzilor metalice sau precomprimarea secțiunii compuse), se poate ajunge o economie de oțel de până la 50%;
- înălțimi de construcție mai mici;
- rigiditate mare în plan orizontal generată de prezența dalei;
- nu trebuie luate măsuri suplimentare de asigurare a stabilității tolelor superioare (contra fenomenului de flambaj).

Lucrări hidrotehnice prevăzute la poduri

Lucrările hidrotehnice și de consolidare a albiei proiectate asigură:

- protejarea albiilor în zona podurilor;
- dirijarea și curgerea apei optim hidraulic prin deschiderea podurilor,
- asigurarea stabilității talvegului în zona traversărilor cursurilor de apă.

Lucrările hidrotehnice și consolidare propuse în proiect sunt:

- **Protecția malurilor cu saltele de gabioane tip Reno** - se aplică pe zonele unde este necesară asigurarea stabilității malului și a talvegului, având rol și de protecție a acestuia împotriva acțiunii erozive a cursului de apă.
- Saltele tip „Reno” se vor monta în amonte și avalul podurilor cu lungimi cuprinse între 9.00 m și 50.00 m. Saltelele se așează direct pe un material *geosintetic cu rol de filtru*. În spatele gabioanelor va fi prevăzut *filtru din geotextil*.
- **Protecția malurilor cu gabioane** – se aplică pe zonele unde este necesară menținerea sau realizarea stabilității malurilor. Zidurile din gabioane au înălțimi variabile și sunt dispuse pe o saltea de gabioane.
- **Protecția infrastructurilor cu anrocamente** – soluția se aplică în jurul pilelor pentru protejarea acestora. Se va folosi piatra brută sau spartă, cu muchii vii, care asigură o împănare și o stabilitate superioară celei din bolovani de râu. Indiferent de locul de utilizare a protecției de anrocamente va avea în bază un geotextil.
- **Coborârea talvegului** este necesară pe zonele unde nu a putut fi asigurată înălțimea minima de libera trecere sub poduri, în urma efectuării calculului hidraulic.

- *Devieri de albie* pe o lungime de aproximativ 100 m pe sectorul în care traseul proiectat s-a suprapus peste cursul râului Luncăvița, paralele cu axul cf între viaductele situate la km.427 + 242 și km.427 + 619.

Secțiunea transversală regularizată adoptată trebuie să permită tranzitarea debitului de calcul și să respecte condițiile morfologice de stabilitate.

În plus, pentru a evita orice fenomen de eroziune, a fost prevăzută montarea de saltele Reno cu grosime de 25 cm.

- *Corecții ale albiei*

Pentru racordarea văilor la podurile de pe traseul proiectat și realizarea scurgerii debitelor de calcul s-au prevăzut corecții ale albiei în plan, pe râul Luncăvița. Aceste lucrări constau în lucrări de terasamente, fiind necesară respectarea secțiunii de calcul, cotele și traseului în plan.

- *Lucrări de inginerie peisagistică*

În zonele teraselor inundabile, pentru a reduce impactul lucrărilor și pentru a păstra starea naturală înconjurătoare, au fost prevăzute lucrări de inginerie peisagistică, formate din căsoaie înierbate, pentru o soluție cât mai prietenoasă cu mediul.

În cadrul proiectului, tehnologia generală de execuție a unei structuri de podeț, pod sau pasaj denivelat cuprinde următoarele etape principale:

- relocarea sau scoaterea din funcțiune a tuturor rețelelor de cabluri și conducte pozate pe structura respectivă;
- demolarea structurii existente sau execuția de intervenții în vederea adaptării acesteia la structura proiectată (spre exemplu extinderea unei structuri pentru dublarea căii);
- realizarea infrastructurii pentru noul pod/podeț/pasaj;
- realizarea suprastructurii pentru noul pod/podeț/pasaj;
- reorganizarea rețelelor de conducte/cabluri ce trebuie să traverseze obstacolul (curs de apă, cale de comunicație) pe structura realizată.

Tehnologia specifică de execuție a fiecărei structuri de pod/podeț/pasaj din proiect depinde de fiecare structură în parte, de particularitățile terenului din zonă (vecinătăți, căi de comunicație, proprietari), precum și de detaliile tehnice constructive, adoptate pentru fiecare structură.

Din punct de vedere feroviar, pentru execuția lucrărilor de podeț, pod, pasaj denivelat, se pot întâlni două metode generale de construcție: lucrări executate cu închiderea permanentă a liniei cf și lucrări executate sub circulație.

Lucrările de execuție a structurilor de pod și podeț ce se pot desfășura sub circulație sunt:

- lucrările executate la structurile situate în afara amplasamentului existent al căii ferate (cele de pe variantele locale de traseu);
- cu pod provizoriu;
- pipe-jacking;
- cu variante provizorii de traseu.

O posibilitate de desfășurare a lucrărilor de poduri și podețe este ca lucrările de infrastructură să se realizeze la adăpostul unor poduri provizorii, iar ulterior suprastructurile să se monteze în închideri succesive de linie.

Poduri provizorii

Pentru asigurarea circulației trenurilor în perioada de execuție a lucrărilor la poduri s-a optat pentru înlocuirea temporară a structurii la care se vor executa lucrări cu un pod provizoriu.

Podul provizoriu este o grindă metalică utilizată pentru asigurarea circulației feroviare simultan cu lucrările de execuție a unui pod. este echipat cu traverse, șine, material mărunț de cale și se montează pe două fundații prefabricate, astfel încât circulația feroviară să se poată derula în condiții de siguranță.

Podul provizoriu împreună cu fundațiile prefabricate, se poate închiria de la regionala de cale ferată sau poate fi în proprietatea antreprenorului.

Introducere în cale a podului provizoriu:

- Se scoate din cale grinda podului existent,
- Se montează fundațiile prefabricate ale podului provizoriu,
- Se introduce în cale podul provizoriu cu macaraua,
- Se asigură continuitatea căii ferate la capetele podului provizoriu,
- Se redeschide circulația pe podul provizoriu cu restricție de viteză.

La adăpostul podului provizoriu se execută următoarele lucrări:

- Se demolează culeile podului existent,
- Se realizează săpătura pentru fundațiile noilor culei,
- Se toarnă fundațiile culeilor,
- Se execută culeile până la cota permisă de intradosul podului provizoriu.

Scoaterea din cale a podului provizoriu:

- Se scoate din cale podul provizoriu cu macaraua,
- Se execută culeile podului până la cota finală,
- Se reface terasamentul în spatele culeilor,
- Se introduce în cale tablierul podului nou,
- Se execută racordurile podului cu terasamentul,
- Se redeschide circulația c.f.

Tabel - Lucrări de poduri propuse în cadrul proiectului

Nr crt	Stație/ Interval	Poz. existent (km cf)	Interval realizare lucrări poz. km	Denumire curs de apă/ obstacol	Tip lucrare	Lucrări hidrotehnice la poduri	Distanța în raport cu ariile naturale protejate
1.	Cernele St.	254+937	254+893 254+999	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborârea talve- gului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta.	8000m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Cernele - Ișalnița	257+970	257+873 258+084	Râul Amaradia	Reconstruit	lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 257+978 - km 257+996, cu o lățime de 26m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.	5100m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Cernele - Ișalnița	257+970	257+873 258+084	Râul Amărădia	Reconstruit	lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 257+978 -km 257+996, cu o lățime de 26m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20m aval și amonte.	5100m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	265+712	265+657 265+769	Râul Deleni	Reconstruit	Lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; nu necesită lucrări hidrotehnice noi	2500m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Ișalnița - Coțofeni	266+999	266+979 267+061	Râul Almăjului	Nu necesită lucrări la infras- tructură și	Nu sunt prevăzute lucrări la pod și nu necesită lucrări hidrotehnice noi.	2600m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului

					supras- structura podului (se fac lucrări la linii cf pe pod)		
6.	Coțofeni - Răcari	275+763	275+710 275+822	Valea fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.	740m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
7.	Coțofeni - Răcari	278+258	278+207 278+317	Râul Răcarului	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.	280m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
8.	Filiași St.	286+542	286+482 286+592	Ogașu Negraia	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 130 m aval și amonte; coborârea talveg- ului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 130 m stânga și 50 m dreapta.	1400m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Filiași - Gura Motrului	287+668	287+738 287+858	Râul Fratoșțița	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta.	490m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
10.	Filiași - Gura Motrului	289+633	289+706 289+822	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.	250 m fata de Coridorul Jiului
11.	Filiași - Gura Motrului	290+650	290+612 290+954	Râul Jiu	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, protecția infrastructurii cu anroca- mente: km 290+737 - km 290+749, cu o lățime de 30,75 m.	în ROSCI0045 Coridorul Jiului
12.	Filiași - Gura Motrului	290+650	290+612 290+954	Râul Jiu	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, protecția infrastructurii cu anroca- mente: km 290+737-km 290+749, cu o lățime de 30,75 m.	în ROSCI0045 Coridorul Jiului

13.	Gura Motrului - Butoiești	293+313	293+390 293+500	Râul Catinelor	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 50 m dreapta.	70m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
14.	Gura Motrului - Butoiești	294+716	294+794 294+904	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 8 m stânga și 10m dreapta	1200m față de ROSCI0366 Râul Motru
15.	Gura Motrului - Butoiești	295+672	295+751 295+861	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 25 m stânga și 50 m dreapta	1000m față de ROSCI0366 Râul Motru
16.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	296+625 296+735	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 25 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 25 m stânga și 15 m dreapta	900m față de ROSCI0366 Râul Motru
17.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	297+205 297+315	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta	650m față de ROSCI0366 Râul Motru
18.	Gura Motrului - Butoiești	297+634	297+715 297+823	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta	730m față de ROSCI0366 Râul Motru
19.	Butoiești Hm.	297+905	297+981 298+089	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 15 m dreapta	750m față de ROSCI0366 Râul Motru
20.	Butoiești Hm.	298+335	298+413 298+523	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 amonte si aval, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și	360m față de ROSCI0366 Râul Motru

						15 m dreapta	
21.	Butoiești Hm.	299+171	299+251 299+359	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta	340m față de ROSCI0366-Râul Motru
22.	Butoiești - Strehaia	300+255	300+337 300+445	Râul Pietrișului	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta	290m față de ROSCI0366 Râul Motru
23.	Butoiești - Strehaia	301+844	301+920 302+030	Râul Stângăcea ua	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 50 m dreapta	340m față de ROSCI0366 Râul Motru
24.	Butoiești - Strehaia	302+621	302+699 302+811	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi	275 m fata de ROSCI0366 Râul Motru
25.	Butoiești - Strehaia	303+571	303+651 303+757	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi	350m față de ROSCI0366 Râul Motru
26.	Butoiești - Strehaia	303+982	304+015 304+227 (fir I + II)	Râul Motru	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii anrocamente: km 304+114 -km 304+127, cu o lățime de 16,75 m. lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.	în ROSCI0366 Râul Motru
27.	Butoiești - Strehaia	303+982	304+057 304+217	Râul Motru	Reabilitare	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii anrocamente: km 304+114 - km 304+127, cu o lățime de 16,75 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.	în ROSCI0366 Râul Motru
28.	Butoiești - Strehaia	304+722	304+800 304+910	Râul Balta Galbenă	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 30 m aval și amonte; demolare amenajării existente; coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno	1150m față de ROSCI0366-Râul Motru

						pe o lungime de 30 m stânga și 30 m dreapta	
29.	Butoiești - Strehaia	306+870	306+949 307+057	Valea Barboțului	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	1170 m față de ROSCI0366-Râul Motru
30.	Strehaia St.	308+071	308+145 308+253	Râul Fântâna Turcului	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
31.	Strehaia St.	308+668	308+744 308+852	Râul Buliceni	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta	1300m față de ROSCI0366-Râul Motru
32.	Strehaia - Ciochiuța	309+249	309+316 309+428	Pârâul Slătinic	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, demolare amenajării existente, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.	870m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
33.	Ciochiuța - Târna	314+217	314+268 314+388	Râul Hușnița	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	830m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
34.	Ciochiuța - Târna	319+508	319+576 319+696	Râul Cervenita	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
35.	Târna St.	320+335	320+402 320+522	Râul Hușnița	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesita lucrări hidrotehnice noi	4700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
36.	Târna - Igiroasa	325+221	325+298 325+410	Râul Fântâna Pătarca	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, demolare amenajării existente, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta.	3700m față de ROSCI0432 Prunișor

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

37.	Igiroasa - Prunișor	325+821	325+889 326+009	Râul Hușnița	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	3200m față de ROSCI0432 Prunișor
38.	Igiroasa - Prunișor	331+060	331+123 331+243	Râul Hușnița	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi.	260m față de ROSCI0432 Prunișor
39.	Igiroasa - Prunișor	332+105	332+169 332+289	Râul Voienișca	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; nu necesită lucrări hidrotehnice noi	280m față de ROSCI0432 Prunișor
40.	Igiroasa - Prunișor	-	333+433 333+613	Râul Hușnița	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi	500m față de ROSCI0432 Prunișor
41.	Igiroasa - Prunișor	-	335+672 336+145	Pârâul Zegaia	Nou	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; protecția infrastructurii cu anrocamente: km 335+893 - km 335+917, cu o lățime de 31 m.	470m față de ROSCI0432 Prunișor
42.	Prunișor St.	-	336+867 336+987	Râul Hușnița	Nou	amenajare cu trepte pe o lungime de 9 m în amonte și saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 14 m în aval	500m față de ROSCI0432 Prunișor
43.	Prunișor - Drobeta Est	-	339+621 339+741	Valea Perilor (Zavoi)	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	890m față de ROSCI0432 Prunișor
44.	Prunișor - Drobeta Est	-	342+763 342+879	Valea Husnicioara	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	1900 m față de ROSCI0420 Oprănești
45.	Prunișor - Drobeta Est	-	343+534 343+650	Râul Hușnița	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	1200 față de ROSCI0420 Oprănești
46.	Prunișor - Drobeta Est	-	343+721 343+837	Râul Hușnița	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare	1200 față de ROSCI0420

						sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	Oprănești
47.	Prunișor - Drobeta Est	-	343+821 343+937	Râul Hușnița	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	1200 față de ROSCI0420 Oprănești
48.	Gura Văii - Vârciorova	360+101	359+613 359+825	Râul Topolnița	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente km 359+713 - km 359+726, cu o lățime de 16,75 m.	3000 față de ROSCI0420 Oprănești
49.	Gura Văii - Vârciorova	375+732	375+309 375+439	Vale fără nume	Reconstruit	-	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 10m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
50.	Gura Văii - Vârciorova	376+401	375+980 376+110	Râul Padina Mică	Reconstruit	-	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier

51.	Gura Văii - Vârciorova	376+489	376+066 376+196	Râul Padina Scarpiei	Reconstruit	-	în ROSCI0206- Porțile de Fier, ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Porțile de Fier, 40m față de RONPA0642- Fața Virului, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
52.	Gura Văii - Vârciorova	377+622	377+196 377+326	Valea Virului	Reconstruit	-	în ROSCI0206- Porțile de Fier, ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0642- Fața Virului, în RORMS0006- Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
53.	Gura Văii - Vârciorova	378+233	377+809 377+939	Râul Slătincul Mic	Reconstruit	-	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614- Gura Văii- Vârciorova, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
54.	Gura Văii - Vârciorova	378+472	378+001 378+225	Râul Slătincul Mare (golful lacului Porțile de Fier)	Reconstruit	-	în ROSCI0206- Porțile de Fier, ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de

							RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
55.	Vârciorova Hm.	379+297	377+857 379+018	Râul Oreva (golful lacului Portițele de Fier)	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
56.	Vârciorova - Orșova	380+946	380+506 380+667	Râul Vârciorova	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006 Portițele de Fier, în RONPA0014 Portițele de Fier
57.	Vârciorova - Orșova	381+459	380+942 381+257	Râul Vodița (golful lacului Portițele de Fier)	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, 40m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei, în RORMS0006 Portițele de Fier, în RONPA0014 Portițele de Fier

58.	Vârciorova - Orșova	381+916	381+491 381+621	Râul Bahna Mică	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, 500m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei, în RORMS0006 Portițele de Fier, în RONPA0014 Portițele de Fier
59.	Vârciorova - Orșova	382+073	381+559 381+869	Golful Bahna Mare (golful lacului Portițele de Fier)	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, 700m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
60.	Vârciorova - Orșova	382+835	382+384 382+576	Râul Jupalnic	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
61.	Vârciorova - Orșova	383+139	382+714 382+844	Dunărea și Vale fără nume	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, în RORMS0006-

							Porțile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
62.	Vârciorova - Orșova	383+202	382+777 382+907	Râul La Balonli	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
63.	Vârciorova - Orșova	383+645	383+189 383+381	Golful lacului Portile de Fier	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
64.	Vârciorova - Orșova	384+012	383+568 383+740	Râul Valea Palangei	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
65.	Vârciorova - Orșova	384+148	383+700 383+872	Râul Ada Kaleh	Reconstruit	-	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier

66.	Orșova St.	386+983	386+564 386+674	Valea Stamati	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080Mu nții Almăjului- Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014- Porțile de Fier
67.	Orșova - Valea Cernei	388+487	388+064 388+184	Râul Tufan	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 25 m dreapta	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
68.	Orșova - Valea Cernei	389+162	388+748 388+992	Pârâul Sacărștița	Reabilitat	-	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
69.	Topleț Hm.	391+375	390+739 390+919	Râul Cerna	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; înlocuirea infrastructurii existente a podului în albie, protecție a infrastructurii anrocamente de km 390+791 - km 390+793, cu o lățime de 12m.	în ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
70.	Topleț - Băile Herculane	397+886	397+252 397+375	Râul Sacarștița	Nu necesita lucrări la infrastructura si suprastructur a podului (doar lucrări	Nu necesită lucrări hidrotehnice noi.	2600m față de ROSCI0069- Domogled- Valea Cernei, 3500m față de Geparcul Platoul

					de linii cf pe pod)		Mehedinți
71.	Mehadia Veche St.	400+240	399+648 399+758	Râul Iardașița Mare	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	570m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312 Iardașița, 4000m in raport cu Geoparcul Platoul Mehedinți
72.	Mehadia Veche St.	409+139	408+532 408+687	Râul Belareca Mic	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, înlocuirea infrastructurii existente a podului în albie, protecție a infrastructurii cu anrocamente km 408+586 - km 408+589, cu o lățime de 10,75 m.	1400m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1400m față de RONPA0313 Belareca
73.	Mehadia Veche - lablanița	409+922	409+290 409+500	Râul Belareca	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 409+342 - km 409+344, cu o lățime de 12 m; lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte	1700m față de ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 1300m față de RONPA0326 Valea Greața
74.	Mehadia Veche - lablanița	410+661	410+075 410+187	Râul Sverdin	Reconstruit	lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 410+126- km 410+129, și respectiv km.410+135- km.410+137, cu o lățime de 6,5 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	2300m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0323 Râpa Neagră
75.	Mehadia Veche - lablanița	413+885	413+286 413+422	Râul Mehadica	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; anrocamente de protecție a infrastructurii: km 413+338-km 413+345, cu o lățime de 12,3 m., lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
76.	Mehadia Veche - lablanița	414+199	413+588 413+743	Raul Mehadica	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajți de diametru 1,50 m. lucrări de protecție a infras-	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei

						structurii cu anrocamente: km 413+641-km 413+645 cu o lățime de 9,5 m; lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte	
77.	Mehadia Veche - lablanița	414+558	413+957 414+112	Râul Mehadica	Reconstruit	anrocamente de protecție a infrastructurii cu o lățime de 22 m pe partea dreapta a culeei	5900m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 3300m față de RONPA0327 Ravena Crouri
78.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	426+906 427+079	Râul Luncavița	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte	4800m față de ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
79.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	427+178 427+303	Râul Luncavița	Nou	protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 61 m stânga; curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; corecția albiei, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte	4500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
80.	Domașnea Cornea Hm.	-	429+111 429+247	Vale fără nume	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte	4700m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81.	Domașnea Cornea Hm.	431+057	430+549 430+669	Râul Domașnea	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	10000m față de ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
82.	Domașnea Cornea - Poarta PO	-	432+244 432+354	Vale fără nume	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta	11000m față de ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
83.	Domașnea Cornea - Poarta PO	-	432+626 432+736	Vale fără nume	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o	9800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

						lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	
84.	Domașnea Cornea - Poarta PO	-	433+235 433+345	Râul Luncavița	Nou	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta	8500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
85.	Teregova Hm.	442+796	441+855 441+965	Râul Criva	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta	7600m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
86.	Teregova - Armeniș	443+952	443+001 443+131	Râul Timiș	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate in albie; protecția infrastructurii cu anrocamente: km 443+054 - km 443+057, cu o lățime de 7m; lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente: km 443+081- km 443+083, cu o lățime de 7m	800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
87.	Teregova - Armeniș	446+709	445+722 445+875	Râul Timiș	Reconstruit	protecție a infrastructurii cu anrocamente de: km 445+791 - km 445+798, cu o lățime de 11,7 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte	în ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
88.	Armeniș St.	448+100	447+135 447+315	Râul Timiș	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate in albie; anrocamente de protecție a infrastructurii: km 447+187-km 447+189, cu o lățime de 12 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
89.	Armeniș - Slatina Timiș	450+527	449+589 449+695	Ogașul Pietroasa	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	în ROSCI0284- Cheile Teregovei
90.	Armeniș - Slatina Timiș	450+855	449+899 450+054	Râul Timiș	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20m aval și amonte; protecție a infrastructurii anrocamente: km 449+988 - km 449+991, cu o lățime de 9,5m	2400m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei

91.	Armeniș - Slatina Timiș	451+403	450+442 450+597	Râul Timiș	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecție a infrastructurii cu anrocamente: km 450+538 - km 450+541, cu o lățime de 9,5 m	2700m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
92.	Armeniș - Slatina Timiș	452+614	451+674 451+780	Ogașul Valea Mare	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	3200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
93.	Slatina Timiș St.	454+097	453+049 453+281	Râul Timiș	Reconstruit	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate in albie; anrocamente de protecție a infrastructurii: km 453+102 - km 453+104, cu o lățime de 12 m; lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte	4100m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
94.	Slatina Timiș St.	455+306	454+372 454+478	Pârâul Sadovița	Reconstruit	protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 30 m stânga și 15 m dreapta, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 30 m aval și amonte curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 30 m aval și amonte	2100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
95.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+350	458+412 458+524	Râul Ilova	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	1100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
96.	Vălișoara Hm.	462+081	461+143 461+251	Râul Groapa Copaciului	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborâre talveg, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
97.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	462+232 462+338	Vale fără nume	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 35 m aval și amonte; coborâre talveg; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

						pe o lungime de 10 m stânga și 35 m dreapta	
98.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	462+650 462+756	Pârâul Vălișoara	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	390m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
99.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	464+711 464+821	Pârâul Cârpița	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, coborâre talveg, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta	430m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
100.	Vălișoara - Balta Sărată	466+210	465+249 465+404	Râul Bolvasnita	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte; demolarea infrastructurilor podului existent aflate in albie cat si pe mal; înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate in albie; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
101.	Balta Sărată - Caransebeș	471+856	470+890 471+070	Râul Timiș	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte; nu necesita lucrări hidrotehnice noi	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
102.	Balta Sărată - Caransebeș	472+296	471+363 471+483	Râul Valisoara	Reconstruit	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborâre cota talveg, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta	3600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
103.	Linia cf - legătura zona industrială Dudașu – jud. Mehedinți	-	0+673 (ax) 0+848	Vale fără nume	Nou	-	5000m față de ROSCI0420 Oprânești

Observație:

Dintre cele 103 poduri prezentate în tabelul de mai sus:

- 2 poduri vor fi reabilitate: pod peste râul Motru (km.304+057-km.304+217) și podul peste râul Sacarștița (km.388+748-km.388+992),
- 15 sunt poduri noi,

- 84 poduri vor fi înlocuite (reconstruite).

Asupra infrastructurii și suprastructurii a 2 dintre poduri (pod km.257+873-km.267+061 și pod km.397+252-km.397+375) nu se va interveni în cadrul proiectului. Aceste două poduri se afla într-o stare bună și nu necesită intervenții. Se vor executa lucrări numai la terasamentele și suprastructura căii ferate.

Drumuri provizorii de acces la poduri

Pentru executarea lucrărilor la poduri, acolo unde nu există acces direct din drumurile existente, sunt propuse o serie de drumuri provizorii de acces ce se vor racorda la drumurile din zonă (DN, DJ, etc.):

Tabel - Drumuri provizorii de acces (pentru executarea lucrărilor la poduri) ce se vor racorda la drumurile din zonă

Nr. crt.	Interval/Stație	km existent	Drumuri provizorii de acces (m)	Drum existent care asigura acces	Suprafața (m ²)	Distanța în raport cu ariile naturale protejate
1.	Ișalnița-Coțofeni	266+999 267+001	107	DC109	402	2,6 km in raport cu ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Gura Motrului - Butoiești	295+672 295+806	297	E70	1215	1km in raport cu ROSCI0366 Râul Motru și 2km în raport cu ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Gura Motrului - Butoiești	296+547 296+680	77	E70	345	900m in raport cu ROSCI0366 Râul Motru și 3km in raport cu ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Gura Motrului - Butoiești	297+127 297+261	1200	DJ606C	5400	700m in raport cu ROSCI0366 Râul Motru și 4 km în raport cu ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Strehaia	309+249 309+372	210	DJ606D	945	1,5km in raport cu ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bătlanele și 1,3km în raport cu ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Igiroasa - Prunișor	332+105 332+230	209	DC25	940	500 m față de ROSCI0432 Prunișor
7.	Mehadia - Iablanița	413+885 413+355	581	DC31	2614	2km in raport cu RONPA0323 Râpa Neagră și 4,8km in raport cu ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
8.	Mehadia - Iablanița	414+199 413+666	140	DC31	630	6km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3,3km față de RONPA0327 Ravena Crouri
9.	Teregova	442+796 441+911	207	DL	1351	800m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
10.	Armeniș-Slatina Timiș	450+527 449+642	271	E70	1219	2,4km față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
11.	Armeniș-Slatina Timiș	452+614 451+728	146	DL	657	4,0km față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
12.	Slatina - Timiș -Vălișoara	459+350 458+468	92	DC17	414	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și

						Prisaca
13.	Vălișoara	462+081 461+197	203	DC16	913	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
14.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167 462+285	544	DC16	2448	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
15.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585 462+704	306	E70	1477	500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
16.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646 464+766	534	Dr. local	2403	600m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
17.	Balta Sărată	472+296 471+423	254	Dr. local	1143	4km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Total			5378 m	-	24516 m ²	-

Podete

Au fost proiectate podețe prefabricate cu cadre tip C1, C2, C3, C4;

Pentru podețe au fost proiectate următoarele tipuri de structuri:

- podețe din elemente prefabricate din beton, montate în săpătură deschisă cu ajutorul macaralei pe o fundație din beton nearmat;
- podețe monolite din beton armat.

Principalele avantaje ale podețelor alcătuite din elemente prefabricate, din punct de vedere al protecției mediului, sunt:

- durată de execuție redusă;
- datorită procesului tehnologic de execuție în atelier (pentru orice tip de prefabricat), se obțin produse din beton de calitate superioară ce conduc la obținerea unor elemente geometrice de dimensiuni reduse, fapt ce generează într-o anumită măsură economii de material. Producția prefabricatelor nu este influențată de condițiile meteorologice, iar montajul în șantier se poate realiza și în condiții mai defavorabile comparativ cu execuția celor în situ;
- consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse;
- calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă;
- lucrările de montaj se execută sub trafic (datorită tehnologiei de execuție, nu sunt necesare închideri de linie).

Podețele din elemente prefabricate din beton sunt constituite din elemente rectangulare prefabricate tip C1, C2, C3, C4 în funcție de disponibilitatea din teren.

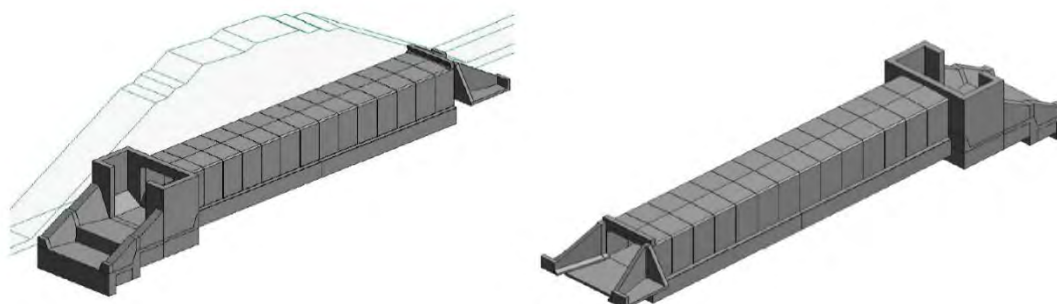


Figura - Exemple de podețe din elemente prefabricate



Figura - Exemplu de podeț din elemente prefabricate, în faza de execuție

Principalele avantaje ale podețelor monolite din beton armat, din punct de vedere al protecției mediului, sunt:

- realizarea unor structuri continui (nu există rosturi transversale);
- nu necesită fundație suplimentară (volum redus de lucrări);

- se pot adapta la condițiile impuse din amplasament, rezultând o geometrie optimă.

Podețele monolite conduc la optimizarea costurilor de execuție și mentenanță, prin eficientizarea formei secțiunii podețului în funcție de lumina minimă necesară și înălțimea rambleului;

- nu necesită prezența macaralelor;
- costuri de transport reduse (micșorare număr de transporturi la execuție podeț).

În cadrul proiectului au fost analizate 349 podețe (2 dintre acestea nu necesită intervenții asupra structurii, iar lucrările de reabilitare se referă numai la lucrările la terasamentul și suprastructura cf. pe aceste structuri).

Pentru toate podețele a fost prevăzut în interior un pereu cu grosimea de 20cm.

În tabelul de mai jos este prezentată situația podețelor proiectate, intervalul de realizare a lucrării, obstacolul traversat și lucrările hidrotehnice propuse la podețe.

Tabel – Podețe proiectate pe linia de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
Județul Dolj							
1.	Craiova - Cernele	251+128	251+098 251+158	Valea fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	11500 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Craiova - Cernele	251+653	251+623 251+683	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	11200m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Craiova - Cernele	253+647	253+617 253+677	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9300m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
4.	Cernele St.	256+806	256+789 256+849	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	6200m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Ișalnița St.	261+182	261+162 261+222	râul Gordan	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2100m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Ișalnița St.	262+807	262+770 262+830	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1500m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
7.	Ișalnița St.	263+067	263+039 263+099	râul Lacraru	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1700m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
8.	Ișalnița - Coțofeni	263+470	263+441 263+501	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Ișalnița - Coțofeni	263+784	263+757 263+817	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Ișalnița - Coțofeni	265+123	265+095 265+155	râul Bogea	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Ișalnița - Coțofeni	266+400	266+372 266+432	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Ișalnița - Coțofeni	268+417	268+388 268+448	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Coțofeni Hm.	269+086	269+058 269+118	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	Coțofeni Hm.	269+930	269+888 269+948	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Coțofeni - Răcari	270+670	270+640 270+700	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Coțofeni - Răcari	271+914	271+887 271+947	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	1000m față de ROSCI0045-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	Coridorul Jiului
17.	Coțofeni - Răcari	272+670	272+643 272+703	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	Coțofeni - Răcari	272+921	272+893 272+953	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Coțofeni - Răcari	274+224	274+196 274+256	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Coțofeni - Răcari	277+325	277+298 277+358	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	Răcari Hm.	279+538	279+514 279+574	Râul Răcă- rului	Reconstr uit	Decolmatare albie 12m amonte și 10m aval; Profilare albie 12m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	Răcari Hm.	279+884	279+859 279+919	râul Fintinita	Nu necesita lucrări (doar la linia cf)	Nu se efectuează lucrări	1100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	Răcari - Filiași	280+322	280+296 280+356	râul Răcă- rului	Recons- truit	Decolmatare albie 13m amonte și 46m aval; Profilare albie 13m amonte și 46m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	Răcari - Filiași	280+552	280+525 280+585	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	Răcari - Filiași	280+762	280+735 280+795	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						amonte și aval	
26.	Răcari - Filiași	280+872	280+846 280+906	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1400m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
27.	Răcari - Filiași	281+154	281+128 281+188	Râul Răcă- rului	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 16m aval; Profilare albie 10m amonte și 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1300m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
28.	Răcari - Filiași	281+528	281+501 281+561	Râul Raca- rului	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 16m aval; Profilare albie 10m amonte și 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
29.	Răcari - Filiași	282+896	282+866 282+926	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1500m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
30.	Răcari - Filiași	283+633	283+600 283+660	râul Filiașului	Recons- truit	Decolmatare albie 12m amonte și 10m aval; Profilare albie 12m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1500m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
31.	Răcari - Filiași	283+960	283+927 283+987	râul Filiașului	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1650m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
32.	Filiași St.	284+785	284+752 284+812	râul Filiașului	Recons- truit	Decolmatare albie 16m amonte și 10m aval; Profilare albie 16m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2200m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
33.	Filiași St.	285+536	285+503 285+563	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 14m amonte și 15m aval; Profilare albie 14m amonte și 15m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2100m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
34.	Filiași St.	286+035	285+998 286+058	Vale fără nume	Nu necesită lucrări (doar la linia cf)	Nu se efectuează lucrări	1700m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
35.	Filiași - Gura Motrului	286+904	286+994 287+054	râul Plopul Popii	Recons- truit	Decolmatare albie 12m amonte și 14m aval; Profilare albie 12m	950m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						amonte și 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	
Județul Mehedinți							
36.	Filiași - Gura Motrului	291+236	291+339 291+399	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	40m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
37.	Gura Motrului - Butoiești	295+900	296+001 296+061	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	950m față de ROSCI0366-Râul Motru
38.	Gura Motrului - Butoiești	297+450	297+552 297+612	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	700m față de ROSCI0366-Râul Motru
39.	Butoiești - Strehaia	300+040	300+139 300+199	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 12m amonte și 30m aval; Profilare albie 12m amonte și 30m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0366-Râul Motru
40.	Stația Strehaia	310+504	310+601 310+661	râul Pietricioai a	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
41.	Strehaia - Ciochiuța	311+130	311+243 311+303	râul Pietricioai a Mică	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	450m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
42.	Strehaia - Ciochiuța	311+736	311+830 311+890	Valea Strejei	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	550m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
43.	Strehaia - Ciochiuța	311+984	312+089 312+149	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	650m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
44.	Strehaia - Ciochiuța	-	312+470 312+500	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
45.	Strehaia - Ciochiuța	312+483	312+581 312+641	Valea Aninilor	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1000m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
46.	Strehaia - Ciochiuța	315+582	315+681 315+741	Valea Stanescu	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	900m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
47.	Strehaia - Ciochiuța	316+060	316+158 316+218	Valea Blejdoaichi	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
48.	Ciochiuța - Târna	318+961	319+059 319+119	Valea Manesti	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	950m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
49.	Ciochiuța - Târna	320+910	321+007 321+067	Valea Serpei	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
50.	Ciochiuța - Târna	321+818	321+907 321+967	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 30m amonte și 14m aval; Profilare albie 30m amonte și 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2600m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
51.	Ciochiuța - Târna	321+918	322+015 322+075	Valea Fântâniei	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
52.	Ciochiuța - Târna	322+208	322+304 322+364	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3100m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
53.	Stația Târna	324+830	324+924 324+984	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	4000m față de ROSCI0432-Prunișor
54.	Târna - Igiroasa	329+007	329+105 329+165	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de	1100m față de ROSCI0432-Prunișor

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						anrocamente 3.00m amonte și aval	
55.	Igiroasa - Prunișor	331+576	331+671 331+731	Valea Linteia	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	300m față de ROSCI0432-Prunișor
56.	Igiroasa - Prunișor	-	332+002 332+062	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	250m față de ROSCI0432-Prunișor
57.	Igiroasa - Prunișor	-	332+399 332+459	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	270m față de ROSCI0432-Prunișor
58.	Igiroasa - Prunișor	-	332+599 332+659	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	300m față de ROSCI0432-Prunișor
59.	Igiroasa - Prunișor	-	332+799 332+859	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0432-Prunișor
60.	Igiroasa - Prunișor	-	332+999 333+059	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	480m față de ROSCI0432-Prunișor
61.	Igiroasa - Prunișor	-	333+680 333+740	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	340m față de ROSCI0432-Prunișor
62.	Igiroasa - Prunișor	-	333+990 334+050	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	340m față de ROSCI0432-Prunișor
63.	Igiroasa - Prunișor	-	335+273 335+333	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0432-Prunișor
64.	Igiroasa - Prunișor	-	337+379 337+439	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	600m față de ROSCI0432-Prunișor

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	
65.	Igiroasa - Prunișor	-	337+670 337+730	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0432-Prunișor
66.	Igiroasa - Prunișor	-	338+800 338+860	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	230m față de ROSCI0432-Prunișor
67.	Stația Prunișor	-	339+940 340+000	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0432-Prunișor
68.	Stația Prunișor	-	340+140 340+200	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1400m față de ROSCI0432-Prunișor
69.	Stația Prunișor	-	340+764 340+824	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2000m față de ROSCI0432-Prunișor
70.	Stația Prunișor	-	341+600 341+660	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2800m față de ROSCI0432-Prunișor
71.	Prunișor - Drobeta Est	-	342+150 342+210	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3500m față de ROSCI0432-Prunișor
72.	Prunișor - Drobeta Est	-	344+720 344+780	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSCI0420-Oprănești
73.	Prunișor - Drobeta Est	-	353+150 353+210	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1900m față de ROSCI0420-Oprănești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
74.	Prunișor - Drobeta Est	-	353+920 353+980	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2100m față de ROSCI0420- Oprănești
75.	Prunișor - Drobeta Est	-	354+240 354+300	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	200m față de ROSCI0420- Oprănești
76.	Drobeta Est St.	358+525	358+128 358+188	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5100m față de ROSCI0420- Oprănești
77.	Drobeta Est St.	358+757	358+271 358+331	Valea Bara nului	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5300m față de ROSCI0420- Oprănești
78.	Drobeta Est St.	359+230	358+837 358+897	Valea Bara nului	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5300m față de ROSCI0420- Oprănești
79.	Drobeta Est St.	359+382	358+998 359+058	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5800m față de ROSCI0420- Oprănești
80.	Drobeta Est St.	361+044	360+639 360+699	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	6800m față de ROSCI0420- Oprănești
81.	Drobeta Est St.	361+250	360+850 360+910	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7000m față de ROSCI0420- Oprănești
82.	Drobeta Est St.	361+322	360+921 360+981	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7000m față de ROSCI0420- Oprănești
83.	Drobeta Est St.	361+402	361+006 361+066	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și	7100m față de ROSCI0420- Oprănești

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	
84.	Drobeta Est St.	361+575	361+168 361+228	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
85.	Drobeta Est - Drobeta	361+885	361+507 361+567	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7200m față de ROSCI0420-Oprănești
86.	Drobeta Est - Drobeta	362+404	362+015 362+075	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7400m față de ROSCI0420-Oprănești
87.	Drobeta Est - Drobeta	362+600	362+180 362+240	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 16m amonte și 10m aval; Profilare albie 16m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7600m față de ROSCI0420-Oprănești
88.	Drobeta Est - Drobeta	362+839	362+411 362+471	Vale fără nume	Reabili- tat	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8000m față de ROSCI0420-Oprănești
89.	Drobeta Est - Drobeta	363+000	362+599 362+659	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
90.	Drobeta St.	364+352	363+937 363+997	Valea Bresniter	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	4600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
91.	Drobeta - Gura Văii	366+375	365+993 366+053	râul Breznitei	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
92.	Drobeta - Gura Văii	366+893	366+512 366+572	râul Fanta nele Schelei	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
93.	Drobeta - Gura Văii	367+714	367+334 367+394	râul Rapa Înalta	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
94.	Drobeta - Gura Văii	368+119	367+378 367+438	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
95.	Drobeta - Gura Văii	-	367+565 367+625	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier
96.	Drobeta - Gura Văii	368+628	368+249 368+309	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 28m amonte și 10m aval; Profilare albie 28m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
97.	Drobeta - Gura Văii	368+950	368+480 368+540	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
98.	Drobeta - Gura Văii	369+124	368+743 368+803	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
99.	Drobeta - Gura Văii	369+377	368+999 369+059	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
100.	Drobeta - Gura Văii	369+600	369+221 369+281	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 13m aval; Profilare albie 10m amonte și 13m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și 20m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
101.	Drobeta - Gura Văii	369+889	369+514 369+574	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Bazias-Portile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
102.	Drobeta - Gura Văii	370+005	369+626 369+686	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și 20m față de RONPA0639 Cracul Găioara și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
103.	Drobeta - Gura Văii	370+590	370+215 370+275	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și 20m față de RONPA0615Valea Oglănicului și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
104.	Drobeta - Gura Văii	371+287	370+906 370+966	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						amonte și aval	Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014 Portițele de Fier
105.	Gura Văii Hm.	371+430	371+049 371+109	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
106.	Gura Văii Hm.	371+624	371+243 371+303	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 13m aval; Profilare albie 10m amonte și 13m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
107.	Gura Văii Hm.	371+900	371+517 371+577	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006 Portițele de Fier și în RONPA0014 Portițele de Fier
108.	Gura Văii Hm.	372+145	371+765 371+825	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							și 30m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
109.	Gura Văii Hm.	372+293	371+908 371+968	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
110.	Gura Văii Hm.	372+396	372+015 372+075	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 34m amonte și 10m aval; Profilare albie 34m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
111.	Gura Văii Hm.	372+594	372+214 372+274	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
112.	Gura Văii Hm.	372+735	372+345 372+405	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							RONPA0014 Porțile de Fier
113.	Gura Văii Hm.	372+831	372+448 372+508	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și 50m față de RONPA0625 Dealul Vărănic și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
114.	Gura Văii - Vârciorova	373+266	372+880 372+940	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Porțile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
115.	Gura Văii - Vârciorova	373+311	372+931 372+991	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și 30m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
116.	Gura Văii - Vârciorova	373+400	373+017 373+077	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Porțile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
117.	Gura Văii - Vârciorova	373+435	373+054 373+114	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	în ROSPA0080- Munții Almăjului-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
118.	Gura Văii - Vârciorova	373+508	373+125 373+185	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006 Portițele de Fier și în RONPA0014 Portițele de Fier
119.	Gura Văii - Vârciorova	373+573	373+191 373+251	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
120.	Gura Văii - Vârciorova	373+654	373+272 373+332	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 50m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
121.	Gura Văii - Vârciorova	373+893	373+509 373+569	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						anrocamente 3.00m amonte și aval	de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Cruții și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
122.	Gura Văii - Vârciorova	373+953	373+573 373+633	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Cruții și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
123.	Gura Văii - Vârciorova	374+029	373+645 373+705	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Cruții și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
124.	Gura Văii - Vârciorova	374+106	373+722 373+782	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Cruții și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
125.	Gura Văii - Vârciorova	374+180	373+798 373+858	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
126.	Gura Văii - Vârciorova	374+280	373+893 373+953	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
127.	Gura Văii - Vârciorova	374+620	374+236 374+296	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
128.	Gura Văii - Vârciorova	374+667	374+290 374+350	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
129.	Gura Văii - Vârciorova	374+742	374+353 374+413	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
130.	Gura Văii - Vârciorova	374+958	374+572 374+632	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
131.	Gura Văii - Vârciorova	375+098	374+713 374+773	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641 Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
132.	Gura Văii - Vârciorova	375+376	374+990 375+050	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014 Portițele de Fier
133.	Gura Văii - Vârciorova	375+447	375+063 375+123	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
134.	Gura Văii - Vârciorova	375+577	375+191 375+251	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
135.	Gura Văii - Vârciorova	375+781	375+397 375+457	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
136.	Gura Văii - Vârciorova	375+931	375+542 375+602	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
137.	Gura Văii - Vârciorova	376+034	375+649 375+709	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portiile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 40m față de RONPA0642 Fața Virului și în RORMS0006 Portiile

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
138.	Gura Văii - Vârciorova	376+086	375+700 375+760	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642 -Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
139.	Gura Văii - Vârciorova	376+283	375+889 375+949	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
140.	Gura Văii - Vârciorova	376+643	376+249 376+309	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
141.	Gura Văii - Vârciorova	376+762	376+373 376+433	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							Virului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
142.	Gura Văii - Vârciorova	376+866	376+480 376+540	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0642 Fața Virului și în RORMS0006 Portițele de Fier și în RONPA0014 Portițele de Fier
143.	Gura Văii - Vârciorova	376+970	376+580 376+640	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0642 Fața Virului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
144.	Gura Văii - Vârciorova	377+100	376+718 376+778	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
145.	Gura Văii - Vârciorova	377+220	376+834 376+894	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							RONPA0014-Portiile de Fier
146.	Gura Văii - Vârciorova	377+503	377+108 377+168	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Bazias-Portiile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006 Portiile de Fier și în RONPA0014 Portiile de Fier
147.	Gura Văii - Vârciorova	377+770	377+384 377+444	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portiile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
148.	Gura Văii - Vârciorova	377+887	377+501 377+561	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206 Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portiile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
149.	Gura Văii - Vârciorova	378+098	377+712 377+772	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Bazias-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
150.	Gura Văii - Vârciorova	378+750	378+361 378+421	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	în ROSPA0080- Munții Almăjului-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
151.	Gura Văii - Vârciorova	378+825	378+439 378+499	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
152.	Gura Văii - Vârciorova	378+931	378+542 378+602	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
153.	Gura Văii - Vârciorova	379+055	378+621 378+681	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
154.	Vârciorova Hm.	379+469	379+081 379+141	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portițele

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						anrocamente 3.00m amonte și aval	de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
155.	Vârciorova Hm.	379+642	379+256 379+316	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
156.	Vârciorova Hm.	379+795	379+407 379+467	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
157.	Vârciorova Hm.	379+989	379+603 379+663	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
158.	Vârciorova Hm.	380+356	379+967 380+027	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului- Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
159.	Vârciorova Hm.	380+546	380+156 380+216	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
160.	Vârciorova Hm.	380+633	380+245 380+305	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
161.	Vârciorova Hm.	380+816	380+429 380+489	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
162.	Vârciorova - Orșova	381+096	380+707 380+767	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
163.	Vârciorova - Orșova	381+144	380+759 380+819	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0624 Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014 Portițele de Fier
164.	Vârciorova - Orșova	381+662	381+268 381+328	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
165.	Vârciorova - Orșova	382+287	381+903 381+963	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 500m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
166.	Vârciorova - Orșova	382+429	382+044 382+104	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și 600m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							RONPA0014-Portiile de Fier
167.	Vârciorova - Orșova	383+316	382+931 382+991	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
168.	Vârciorova - Orșova	383+411	383+026 383+086	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
169.	Vârciorova - Orșova	383+765	383+375 383+435	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
170.	Vârciorova - Orșova	383+827	383+437 383+497	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
171.	Vârciorova - Orșova	383+862	383+472 383+532	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
172.	Vârciorova - Orșova	384+274	383+882 383+942	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
173.	Vârciorova - Orșova	384+465	384+076 384+136	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	în ROSPA0080-Munții Almăjului-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
174.	Vârciorova - Orșova	384+621	384+235 384+295	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
175.	Vârciorova - Orșova	384+708	384+322 384+382	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
176.	Vârciorova - Orșova	384+818	384+433 384+493	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
177.	Vârciorova - Orșova	384+947	384+562 384+622	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
178.	Vârciorova - Orșova	385+021	384+635 384+695	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portiile de Fier și în RORMS0006 Portiile de Fier și în RONPA0014 Portiile de Fier
179.	Vârciorova - Orșova	385+110	384+719 384+779	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portiile de Fier și în RORMS0006 Portiile de Fier și în RONPA0014 Portiile

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							de Fier
180.	Vârciorova - Orșova	385+252	384+866 384+926	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
181.	Vârciorova - Orșova	385+375	384+985 385+045	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
182.	Vârciorova - Orșova	385+574	385+183 385+243	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
183.	Vârciorova - Orșova	385+976	385+574 385+634	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
184.	Vârciorova - Orșova	386+067	385+675 385+735	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
185.	Vârciorova - Orșova	386+350	385+956 386+016	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080- Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							de Fier
186.	Vârciorova - Orșova	386+531	386+167 386+227	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
187.	Stația Orșova	387+531	387+116 387+176	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
188.	Stația Orșova .	387+635	387+251 387+311	Valea Lui Ivan	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și 11m aval; Profilare albie 10m amonte și 11m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
189.	Stația Orșova t.	387+820	387+422 387+482	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006 Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
190.	Stația Orșova	387+925	387+530 387+590	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
191.	Stația Orșova.	388+016	387+620 387+680	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
192.	Stația Orșova.	388+121	387+726 387+786	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
193.	Stația Orșova	388+227	387+842 387+902	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
194.	Orșova - Valea Cernei	389+028	388+634 388+694	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
195.	Orșova - Valea Cernei	389+432	389+035 389+095	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
196.	Orșova - Valea Cernei	389+534	389+136 389+196	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și 19m aval; Profilare albie 10m amonte și 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
197.	Orșova - Valea Cernei	389+662	389+259 389+319	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
198.	Orșova - Valea Cernei	389+764	389+367 389+427	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
199.	Orșova - Valea Cernei	389+932	389+536 389+596	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
200.	Orșova - Valea Cernei	390+150	389+752 389+812	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
201.	Orșova - Valea Cernei	390+692	390+311 390+371	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
202.	Orșova - Valea Cernei	392+020	391+449 391+509	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
203.	Orșova - Valea Cernei	392+418	391+806 391+866	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
204.	Orșova - Valea Cernei	392+540	391+948 392+008	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
205.	Orșova - Valea Cernei	392+652	392+077 392+137	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
206.	Valea Cernei Hm.	393+183	392+608 392+668	râul Ogasul Seracovei Mici	Reconstruit	Decolmatare albie 24m amonte și 14m aval; Profilare albie 24m amonte și 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier
Județul Caraș Severin							
207.	Valea Cernei Hm.	393+935	393+360 393+420	râul Ogasul Pitigoiului	Reconstruit	Decolmatare albie 33m amonte și 23m aval; Profilare albie 33m amonte și 23m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier
208.	Valea Cernei - Topleț	394+679	394+105 394+165	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier
209.	Valea Cernei - Topleț	395+735	395+162 395+222	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și	2300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	ROSCI0206-Portiile de Fier
210.	Valea Cernei - Topleț	396+197	395+619 395+679	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
211.	Valea Cernei - Topleț	396+413	395+839 395+899	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
212.	Valea Cernei - Topleț	396+707	396+131 396+191	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
213.	Valea Cernei - Topleț	396+905	396+332 396+392	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
214.	Valea Cernei - Topleț	397+099	396+526 396+586	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
215.	Valea Cernei - Topleț	397+224	396+648 396+708	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
216.	Valea Cernei - Topleț	397+293	396+720 396+780	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
217.	Valea Cernei - Topleț	397+600	396+999 397+059	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier
218.	Topleț Hm.	397+937	397+342 397+402	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
219.	Topleț Hm.	398+768	398+199 398+259	râul Gulerani	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
220.	Topleț Hm.	398+932	398+364 398+424	râul Gulerani	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
221.	Topleț - Băile Herculane	400+720	400+160 400+220	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
222.	Topleț - Băile Herculane	400+917	400+348 400+408	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 19m aval; Profilare albie 10m amonte și 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 10m față de RONPA0312- Iardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
223.	Topleț - Băile Herculane	401+122	400+552 400+612	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 19m aval; Profilare albie 10m amonte și 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312- Iardașița și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
224.	Topleț - Băile Herculane	401+670	401+122 401+182	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312 Iardașița și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
225.	Topleț - Băile Herculane	402+249	401+680 401+740	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	150m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312 Iardașița și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
226.	Topleț - Băile Herculane	402+634	402+070 402+130	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m	300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						amonte și aval	lârdașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
227.	Topleț - Băile Herculane	403+943	403+383 403+443	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	200m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312 lârdașița și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
228.	Topleț - Băile Herculane	404+106	403+548 403+608	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312 lârdașița și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
229.	Stația Băile Herculane	404+621	404+061 404+121	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 13m amonte și 10m aval; Profilare albie 13m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	50m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312- lârdașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
230.	Stația Băile Herculane	404+886	404+329 404+389	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	40m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312 lârdașița și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
231.	Stația Băile Herculane.	405+828	405+267 405+327	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 40m față de RONPA0312 lârdașița și la 4000m

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
232.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	406+047	405+488 405+548	râul Ogasul Iazului	Recons- truit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313- Belareca și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
233.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	406+188	405+629 405+689	Râul Ogasul Matisului	Recons- truit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	390m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313 Belareca și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 660m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
234.	Mehadia Nouă Hm.	406+634	406+074 406+134	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatărie albie 12m amonte și 10m aval; Profilare albie 12m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	40m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313 Belareca și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
235.	Mehadia Nouă Hm.	406+975	406+416 406+476	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatărie albie 14m amonte și 10m aval; Profilare albie 14m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 450m față

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
236.	Mehadia Nouă Hm.	407+260	406+705 406+765	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313 Belareca și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 760m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
237.	Mehadia Nouă Hm.	407+689	407+130 407+190	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	800m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313 Belareca și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
238.	Mehadia Nouă Hm.	407+878	407+319 407+379	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 550m față de RONPA0313 Belareca și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
239.	Stația Mehadia Veche	408+799	408+240 408+300	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m	1100m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						amonte și aval	Domogled-Valea Cernei și la 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
240.	Stația Mehadia Veche.	409+714	409+155 409+215	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
241.	Stația Mehadia Veche	409+758	409+198 409+258	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1700m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
242.	Mehadia Veche - lablanița	410+205	409+645 409+705	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1900m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
243.	Mehadia Veche - lablanița	410+576	410+016 410+076	Râul Sverdin	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
244.	Mehadia Veche - lablanița	410+791	410+208 410+268	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2400m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326 Valea Greața
245.	Mehadia Veche - lablanița	411+204	410+651 410+711	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 12m amonte și 10m aval; Profilare albie 12m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața
246.	Mehadia Veche - lablanița	411+558	410+998 411+058	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de	2800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						anrocamente 3.00m amonte și aval	ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326- Valea Greatca
247.	Mehadia Veche - lablanița	411+709	411+151 411+211	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2900m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326 Valea Greatca și 30m față de RONPA0323 Râpa Neagră
248.	Mehadia Veche - lablanița	412+001	411+443 411+503	râul Râpa Neagră	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 90m față de RONPA0323 Râpa Neagră
249.	Mehadia Veche - lablanița	412+303	411+746 411+806	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	4000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0323 Râpa Neagră
250.	Mehadia Veche - lablanița	412+416	411+856 411+916	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	4100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 300m față de RONPA0323- Râpa Neagră
251.	Mehadia Veche - lablanița	412+476	411+918 411+978	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	4500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 500m față de RONPA0323- Râpa Neagră
252.	Mehadia Veche - lablanița	413+216	412+657 412+717	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	4100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							Cernei
253.	Mehadia Veche - Iablania	415+138	414+567 414+627	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
254.	Iablania St.	415+400	414+838 414+898	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	5100m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
255.	Stația Iablania	416+543	416+161 416+221	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	6000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
256.	Iablania - Crușovăț	417+190	416+847 416+907	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	6300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1700m față de RONPA0327 Ravena Crouri
257.	Iablania - Crușovăț	418+403	418+017 418+077	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
258.	Iablania - Crușovăț	418+921	418+536 418+596	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
259.	Iablania - Crușovăț	419+292	418+913 418+973	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8100m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
260.	Iablania - Crușovăț	419+547	419+163 419+223	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m	8200m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						amonte și aval	Domogled-Valea Cernei
261.	Iablanița - Crușovăț	419+929	419+545 419+605	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
262.	Iablanița - Crușovăț	421+057	420+672 420+732	Râul Plugova	Recons- truit	Decolmatare albie 36m amonte și 10m aval; Profilare albie 36m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
263.	Iablanița - Crușovăț	421+550	421+146 421+206	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8800m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
264.	Iablanița - Crușovăț	422+170	421+789 421+849	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9200m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
265.	Stația Crușovăț	422+790	422+407 422+467	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
266.	Stația Crușovăț	423+220	422+818 422+878	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 20m aval; Profilare albie 10m amonte și 20m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9800m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
267.	Stația Crușovăț	423+574	423+197 423+257	Vale fara nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9400m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
268.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	424+770 424+830	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 250m față

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
							de RONPA0325 Dealul Petrolea- Cuptoare
269.	Crușovăț - Domașnea Cornea	426+471	426+039 426+099	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
270.	Crușovăț - Domașnea Cornea	426+521	426+088 426+148	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 20m aval; Profilare albie 10m amonte și 20m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9700m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
271.	Crușovăț - Domașnea Cornea	427+071	426+640 426+700	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	9800m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
272.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	426+992 427+052	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	10000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
273.	Domașnea Cornea Hm.	-	429+440 429+500	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	11000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
274.	Domașnea Cornea Hm.	-	429+550 429+610	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	12000m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
275.	Domașnea Cornea Hm.	-	431+104 431+164	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8900m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
276.	Domașnea Cornea Hm.	-	431+617 431+677	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8800m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
277.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	431+894 431+954	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
278.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	432+089 432+149	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
279.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	432+401 432+461	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
280.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	432+715 432+775	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	8000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
281.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	433+147 433+207	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
282.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	433+669 433+729	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	7000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
283.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	-	434+572 434+632	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	6500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
284.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	-	438+466 438+526	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
285.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	-	438+908 438+968	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
286.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	-	439+224 439+284	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de	2000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						anrocamente 3.00m amonte și aval	
287.	Teregova Hm.	-	440+922 440+982	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
288.	Teregova Hm.	-	441+082 441+142	Vale fără nume	Nou	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1600m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
289.	Teregova Hm.	442+321	441+406 441+466	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
290.	Teregova Hm.	442+567	441+651 441+711	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
291.	Teregova Hm.	443+489	442+575 442+635	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
292.	Teregova - Armeniș	444+304	443+390 443+450	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
293.	Teregova - Armeniș	444+734	443+818 443+878	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	250m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
294.	Teregova - Armeniș	445+005	444+092 444+152	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
295.	Teregova - Armeniș	445+168	444+262 444+322	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
296.	Teregova - Armeniș	445+397	444+439 444+499	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	în ROSCI0284 Cheile Teregovei

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	
297.	Teregova - Armeniș	445+485	444+569 444+629	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
298.	Teregova - Armeniș	445+634	444+738 444+798	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
299.	Teregova - Armeniș	445+723	444+807 444+867	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
300.	Teregova - Armeniș	446+085	445+166 445+226	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
301.	Teregova - Armeniș	446+212	445+294 445+354	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
302.	Teregova - Armeniș	447+268	446+352 446+412	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
303.	Stația Armeniș	447+984	447+067 447+127	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
304.	Stația Armeniș t.	448+248	447+330 447+390	Valea Bibarilor	Recons- truit	Decolmatare albie 15m amonte și 10m aval; Profilare albie 15m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
305.	Stația Armeniș	449+041	448+126 448+186	Râul Ogas Curicova	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și 17m aval; Profilare albie 10m amonte și 17m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
306.	Stația Armeniș	449+479	448+565 448+625	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
307.	Armeniș - Slatina Timiș	449+629	448+714 448+774	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 16m amonte și 10m aval; Profilare albie 16m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
308.	Armeniș - Slatina Timiș	449+889	448+974 449+034	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
309.	Armeniș - Slatina Timiș	449+970	449+055 449+115	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
310.	Armeniș - Slatina Timiș	450+033	449+118 449+178	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
311.	Armeniș - Slatina Timiș	450+152	449+235 449+295	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
312.	Armeniș - Slatina Timiș	451+595	450+680 450+740	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
313.	Armeniș - Slatina Timiș	452+167	451+253 451+313	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3600m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
314.	Armeniș - Slatina Timiș	452+315	451+401 451+461	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
315.	Armeniș - Slatina Timiș	452+849	451+932 451+992	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de	4000m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						anrocamente 3.00m amonte și aval	
316.	Armeniș - Slatina Timiș	452+928	452+013 452+073	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 20m amonte și 10m aval; Profilare albie 20m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
317.	Armeniș - Slatina Timiș	453+150	452+233 452+293	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
318.	Armeniș - Slatina Timiș	453+304	452+388 452+448	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
319.	Armeniș - Slatina Timiș	453+423	452+507 452+567	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
320.	Stația Slatina Timiș	454+236	453+320 453+380	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 12m amonte și 10m aval; Profilare albie 12m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
321.	Stația Slatina Timiș	454+495	453+579 453+639	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1600m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
322.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+015	455+100 455+160	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
323.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+138	455+249 455+309	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
324.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+392	455+478 455+538	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
325.	Slatina Timiș - Vălișoara	457+400	456+485 456+545	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	150m față de ROSCI0385 Râul

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	Timiș între Rusca și Prisaca
326.	Slatina Timiș - Vălișoara	457+847	456+933 456+993	Vale fără nume	Reconstruit	D Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
327.	Slatina Timiș - Vălișoara	458+505	457+591 457+651	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	350m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
328.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+702	458+789 458+849	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	350m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
329.	Slatina Timiș - Vălișoara	460+139	459+227 459+287	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
330.	Slatina Timiș - Vălișoara	460+339	459+425 459+485	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
331.	Vălișoara Hm.	461+191	460+570 460+630	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
332.	Vălișoara - Balta Sărată	462+501	461+588 461+648	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și 11m aval; Profilare albie 10m amonte și 11m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
333.	Vălișoara - Balta Sărată	466+116	465+205 465+265	râul Cirtitu	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
334.	Vălișoara - Balta Sărată	467+731	466+821 466+881	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatărie albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
335.	Vălișoara - Balta Sărată	467+858	466+950 467+010	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 18m amonte și 14m aval; Profilare albie 18m amonte și 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	150m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
336.	Vălișoara - Balta Sărată	468+198	467+289 467+349	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
337.	Vălișoara - Balta Sărată	468+687	467+778 467+838	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
338.	Vălișoara - Balta Sărată	469+002	468+094 468+154	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	900m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
339.	Vălișoara - Balta Sărată	469+262	468+355 468+415	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	1100 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
340.	Stația Balta Sărată	471+017	470+110 470+170	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	2800 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 2800m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
341.	Stația Balta Sărată	471+251	470+342 470+402	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca 2900m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
342.	Balta Sărată – Caranse-beș	471+490	470+579 470+639	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3200 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
343.	Balta Sărată – Caranse-beș	472+002	471+098 471+158	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3800 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
344.	Balta Sărată – Caranse-beș	473+167	472+256 472+316	Vale fără nume	Reconstruit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare	4000 față de ROSCI0385 Râul

Nr. crt.	Stație/ Interval	km existent	Interval km realizare lucrări	Obstacol traversat	Tip lucrare	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
						albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	Timiș între Rusca și Prisaca
345.	Balta Sărată – Caranse-beș	473+618	472+709 472+769	râul ROI	Recons- truit	Decolmatare albie 20m amonte și 16m aval; Profilare albie 20m amonte și 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3700 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
346.	Balta Sărată - Caransebeș	474+034	473+127 473+187	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
347.	Balta Sărată Caransebeș	474+235	473+328 473+388	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
348.	Balta Sărată - Caransebeș	474+436	473+527 473+587	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
349.	Balta Sărată Caransebeș	474+891	473+983 474+043	Vale fără nume	Recons- truit	Decolmatare albie 10m amonte și aval; Profilare albie 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	3000 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Observație:

Din cele 349 de podețe (prezentate în tabelul de mai sus):

- 2 podețe nu necesită intervenții fiind într-o stare bună (podeț km.279+859- km.279+919 și podeț km.285+998-km.286+058),
- 1 podeț se va reabilita (km.362+411-km.362+471),
- 40 podețe noi,
- 306 vor fi reconstruite (demolate și nou construite).

Pasaie denivelate

Din rațiuni topografice, cât și pentru eliminarea trecerilor la nivel, a fost adoptată soluția unui pasaj inferior sau superior, după caz, în funcție de situația din teren.

Pasaiele inferioare ale căii ferate reprezintă poduri feroviare unde obstacolul traversat este un drum sau o stradă.

Avantajele utilizării pasajelor în raport cu trecerile la nivel cu calea ferată:

- reducerea timpilor de parcurs pe calea rutieră prin eliminarea barierelor sau restricțiilor de viteză,
- reducerea emisiilor atmosferice generate de autovehiculele ce ar staționa la trecerile la nivel cu calea ferată,

- Înlăturarea punctelor de conflict dintre două căi de comunicație care se intersectează la același nivel, sporind gradul de siguranță a circulației la intersecțiile dintre cele două căi de comunicație (drum – cale ferată).

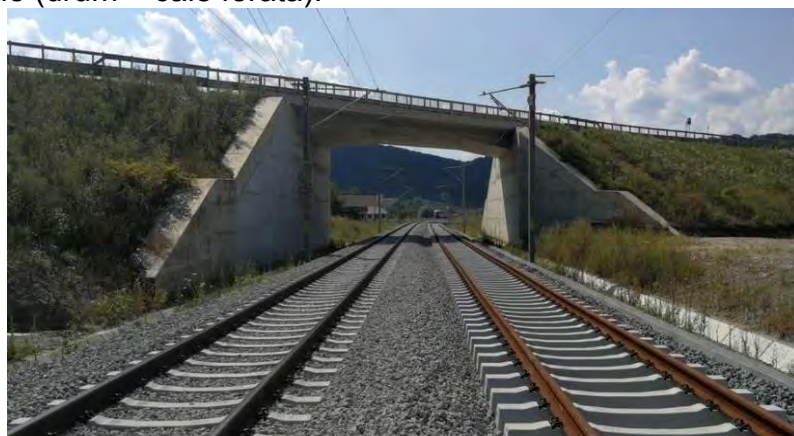


Figura - Exemplu de pasaj superior



Figura - Exemplu de pasaj inferior

În tabelul următor sunt prezentate pasajele denivelate inferioare.

Tabel - Pasaje denivelate inferioare propuse in cadrul proiectului

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poziția km existentă	Interval realizare lucrări km	Drum intersectat	Tip lucrare	Distanța față de ariile naturale protejate
Județul Dolj						
1.	Craiova	250+394	250+268- 250+381	DN65C	Reabilitat	12000 m față de ROSCI0045 Coridorul
2.	Cernele - Ișalnița	259+088	259+044- 259+156	DC122	Reconstruit	4000 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Ișalnița - Coțofeni	264+551	264+497- 264+607	Drum	Reconstruit	2200 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	266+115	266+061- 266+173	Drum	Reconstruit	2500 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	276+565	276+509- 276+625	Drum	Reconstruit	2500 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Coțofeni - Răcari	277+968	277+909- 278+025	Drum	Reconstruit	250 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
7.	Filiași - Gura Motrului	289+633	289+705- 289+821	Drum	Reconstruit	120 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
Județul Mehedinți						
8.	Gura Motrului	293+900	293+976-	Drum	Reconstruit	700 m față de ROSCI0045 Coridorul

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	- Butoiești		294+086			Giului
9.	Butoiești - Strehaia	302+621	302+698-302+810	Drum	Reconstruit	260 m față de ROSCI0366 Râul Motru
10.	Strehaia - Ciochiuța	-	312+181-312+291	Drum	Nou	680 m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bătlanele
11.	Igiroasa - Prunișor	-	334+170-334+350	DN6	Nou	230m față de ROSCI0432 Prunișor
12.	Igiroasa - Prunișor	-	335+499-335+615	DJ607A	Nou	370m față de ROSCI0432 Prunișor
13.	Prunișor St.	-	340+367-340+477	DC18	Nou	1800m față de ROSCI0432 Prunișor
14.	Drobeta Est St.	-	357+043-357+153	DC 21	Nou	4600m față de ROSCI0420 Oprănești
15.	Gura Văii - Vârciorova	374+471	374+056-374+176	Drum	Reconstruit	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și 10m față de RONPA0641 și în RORMS0006 Porțile de Fier și în RONPA0014 Porțile de Fier
16.	Valea Cernei Hm.	392+874	392+273-392+383	Drum	Reconstruit	131 față de ROSPA0080-Munții Almăjului -Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
17.	Crușovăț St.	422+480	422+073-422+183	Drum	Reconstruit	9600m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0327-Ravena Crouri
18.	Linia nouă de legătura cu zona industrială Dudașu	-	1+698-1+804	Drum	Nou	5000m față de ROSCI0420 Oprănești
Județul Caraș Severin						
19.	Crușovăț St.	-	423+746-423+862	DC34	Nou	9700m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 3200m față de RONPA0327 Ravena Crouri
20.	Crușovăț St.	-	424+467-424+573	Drum	Nou	9800m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 3700m față de RONPA0327 Ravena Crouri
21.	Poarta PO - Teregova Hm.	-	439+892-440+000	Drum	Nou	1580 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
22.	Teregova Hm.	-	440+629-440+883	DN6	Nou	1600 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
23.	Slatina Timiș St.	454+669	453+727-453+835	DC18	Reconstruit	1680 față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Observație:

Din cele 23 de pasaje inferioare (prezentate în tabelul de mai sus):

- 1 pasaj va fi reabilitat (km. 250+268 – km.250+381),
- 10 sunt pasaje noi,
- 12 vor fi reconstruite (demolate și nou construite).

Tabel - Pasaje denivelate superioare propuse în cadrul proiectului

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poziția km existentă	Interval realizare lucrări - km	Drum intersectat	Tip lucrare	Distanța față de ariile naturale protejate
Județul Mehedinți						
1.	Igiroasa – Prunișor	-	333+131 - 333+293	DC24	Nou	300 m în raport cu ROSCI0432 Prunișor
2.	Igiroasa – Prunișor	-	338+235 - 338+401	Drum	Nou	600 m în raport cu ROSCI0432 Prunișor
3.	Prunișor – Drobeta Est	-	352+150 - 352+324	DJ607A	Nou	300 m în raport cu ROSCI0420 Oprănești
Județul Caraș Severin						
4.	Mehadia Veche – Iablanița	416+900	416+474 - 416+619	DN47B	Recons- truit	5200m în raport cu ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei 1700m în raport cu RONPA0327 Ravena Crouri

Observație:

Din cele 4 pasaje superioare (prezentate în tabelul de mai sus):

- 3 sunt pasaje superioare noi,
- 1 pasaj superior va fi reconstruit.

Viaducte

Proiectul de reabilitare a căii ferate Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș cuprinde lucrări la 3 viaducte, dintre care doua structuri noi și un viaduct reabilitat (km.372+527-km.372+862).

Tabel - Viaducte proiectate pe linia de cale ferată reabilitată

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poziția km existentă	Interval realizare lucrări - km	Denumire obstacol	Lucrări hidrotehnice	Distanța față de ariile naturale protejate (m)
Județul Mehedinți						
1.	Drobeta Est - Drobeta	-	355+131 356+153	Valea Baran	Lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 30 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi	6000m față de ROSCI0420 Oprănești
2.	Gura Văii – Vârciorova (viaduct existent/ reconstrui)	373+049	372+527 372+862	Râul Jidoștița	-	în interiorul limitelor ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, 50m față de RONPA0641 Cracul Cruții.
Județul Caraș Severin						

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poziția km existentă	Interval realizare lucrări - km	Denumire obstacol	Lucrări hidrotehnice	Distanța față de ariile naturale protejate (m)
3.	Crușovaț – Domașnea Cornea	-	427+390 427+848	Râul Luncavița	protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 194 m stânga și 94 m dreapta, corecția albiei, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pilelor: km 427+534- km 427+551, cu o lățime de 26 m, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pilelor: km 427+636- km 427+653, cu o lățime de 26 m, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pilelor: km 427+687- km 427+704, cu o lățime de 26 m, saltea din anroca-mente pentru protecția împotriva afuierii pilelor: km 427+738- km 427+755, cu o lățime de 26 m; saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pilelor: km 427+791- km 427+796, cu o lățime de 26 m; lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte	9 km în raport cu limitele Parcului Național Domogled – Valea Cernei, ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei

Lucrări la tunele

Pe tronsonul de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș, pe traseele alternativei aprobate de beneficiar, la Balota și Poarta, este prevăzut a se realiza 4 tunele noi, iar pe traseul unde amplasamentul liniei de cale ferată nu se modifică, se vor reabilita 10 tunele existente.

Tuneluri noi pe linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș:

- Tunel Balota,
- Tunel Poarta I,
- Tunel Poarta II,
- Tunel Poarta III.

Tabel – Tuneluri noi de cale ferată proiectate

Nr. crt.	Interval/Stație	Denumire	Interval realizare lucrări km	Lungime (m)	Distanța față de arii protejate/naturale
<i>Județul Mehedinți</i>					
1.	Prunișor- Drobeta Turnu Severin Marfă	Tunel BALOTA	345+900 ÷ 352+089	6189	În interiorul limitelor ROSCI0420 Oprănești
<i>Județul Caraș Severin</i>					
2.	Domașnea Cornea – Poarta	Tunel POARTA I	435+407 ÷ 436+686	1279	7900m în raport cu ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
3.	Poarta - Teregova	Tunel POARTA II	437+504 ÷ 438+054	550	6500m în raport cu ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
4.	Poarta - Teregova	Tunel POARTA III	440+221 ÷ 440+526	305	263m față ROSCI0385 –Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Pentru trei dintre cele patru tuneluri noi (tunel Balota, Poarta I și Poarta II) au prevăzute sisteme de siguranță. Pentru tunelele cu lungimi sub 500 m nu sunt necesare astfel de sisteme specifice.

Pentru tunele Balota și Poarta I care au o lungime mai mare de 1000 m, în conformitate cu TSI 1303/2014, a fost dezvoltat Studiul de Siguranță și o propunere de Plan de Urgență.

Tehnologia de execuție a tunelurilor noi

Etapele principale în execuția tunelurilor sunt următoarele:

- instalarea șantierului și construcția portalurilor,
- lucrări de derocare în funcție de metoda de excavare,
- excavarea tunelului,
- execuția hidroizolației și a îmbrăcămintei din beton,
- lucrări tehnologice civile secundare și construcția suprafeței de rulare,
- instalarea echipamentelor electromecanice și de ventilație,
- testarea și darea în exploatare.

Alte operații necesare realizării tunelurilor:

- îndepărtarea materialului extras,
- execuția rampelor și platformelor de acces,
- lucrări de haldare a materialului (piatră, pământ, roci tari, stâncă),
- selectarea materialului ce va fi reutilizat la alte lucrări în cadrul investiției,
- pregătirea materialului ce va fi reutilizat la alte lucrări.

Tehnologia de execuție la tunelul Balota

Secțiunea tip propusă în proiectul pentru tunelul Balota este o secțiune circulară cu o singură cale, realizată cu tunel boring machine (TBM), pentru fiecare din cele două direcții de deplasare.

Pentru tunelul Balota se va folosi execuția mecanizată a acestuia cu utilaje de forare tunel (TBM).

Execuția tunelului cu TBM permite menținerea suportului activ continuu la fața tunelului în timpul procesului de excavare. Fața tunelului și zona de excavare pot fi izolate complet de tunelul săpat și de zona de lucru din spate, pentru a menține nivel apei subterane și tunelul în condiții de siguranță în cea ce privește contaminarea cu poluanți.

TBM este un utilaj complex, care permite excavarea întregii zone a secțiunii transversale a tunelului și, în același timp, susține frontul de excavare prin evitarea căderilor de roci și

blocării frontului de lucru. Acest aspect se realizează prin eliminarea materialului excavat cu o bandă transportoare sau cu alte echipamente (ex. camioane sau trenuri), simultan cu activitățile de foraj și construirea unui suport permanent cu bolțari prefabricați.

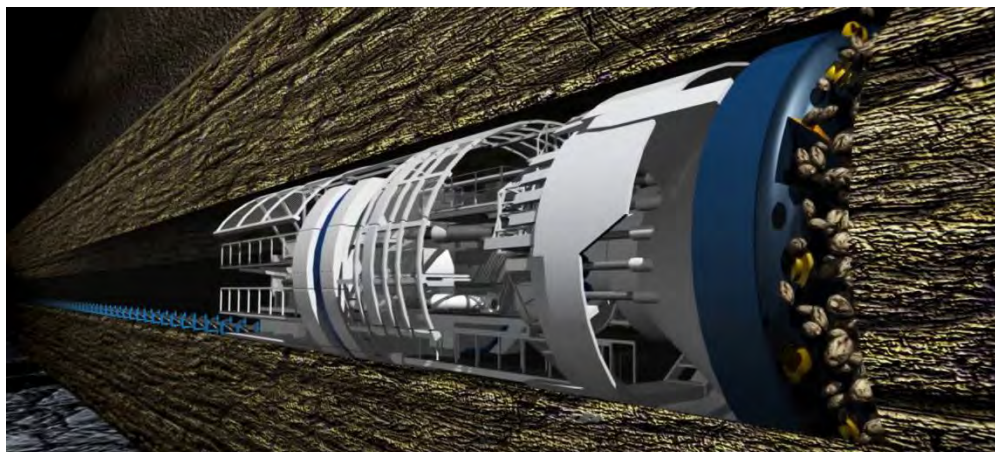


Figura - Schema excavare cu tehnologia Tunel Boring Machine (TBM)

Tunelul Balota – caracteristici și măsuri de siguranță

Tunelul Balota are o lungime proiectată de 6189 m, va fi amplasat pe intervalul Prunișor - stația Drobeta Turnu Severin Marfă și subtraversează dealul Oprănești. Pentru intervalul feroviar între Stațiile Prunișor și Drobeta Turnu Severin EST a fost prevăzută construcția unui tunel dublu-tub (Fir I o galerie, Fir II o altă galerie).



Figura - Amplasamentul Tunelului Balota

Având în vedere cerințele esențiale, prevăzute și enumerate în Anexa III la Directiva (UE) 2016 /797, pentru tunelurile cu o lungime mai mare de 1000m, se impune aplicarea specificațiilor funcționale și tehnice să fie prevăzute măsuri de siguranță pentru circulația trenurilor prin tunel.

Cerințele și măsurile de siguranță care urmează să fie implementate în tunel se bazează pe toți parametrii principali ai structurii unui tunel, respectiv:

- lungimea tunelului,
- trafic,
- tip de trafic,
- prezența sau absența unor aparate de cale în tunel,
- interconexiuni în tunel,
- stații sau opriri de-a lungul liniei în tunel,
- posibilitate de traversare tunel pentru trenuri de tranzit,

- declivitatea din tunel,
- planul de amplasare în zonă (zona urbană / extraurbană),
- prezența unor zone de risc specifice în apropiere de intrările – ieșirile din tunel.

Pentru Tunelul Balota, au fost prevăzute următoarele măsuri de siguranță:

Măsuri de siguranță pentru structurile civile:

Structura tunelului:

La nivelul plafonului superior căptușeala tunelului va rezista la temperaturi de 450 °C o perioadă suficient de mare (valoare minimă 60 minute astfel încât să permită evacuarea / auto-salvarea călătorilor și a personalului tehnic precum și, în cel mai rău caz, intervenția serviciilor de urgență.

Rezistența la foc a structurilor va fi îmbunătățită prin utilizarea betonului armat cu diferite tipuri de fibre metalice și polipropilenă sau prin utilizarea unor mortare de protecție speciale pentru creșterea rezistenței la foc.

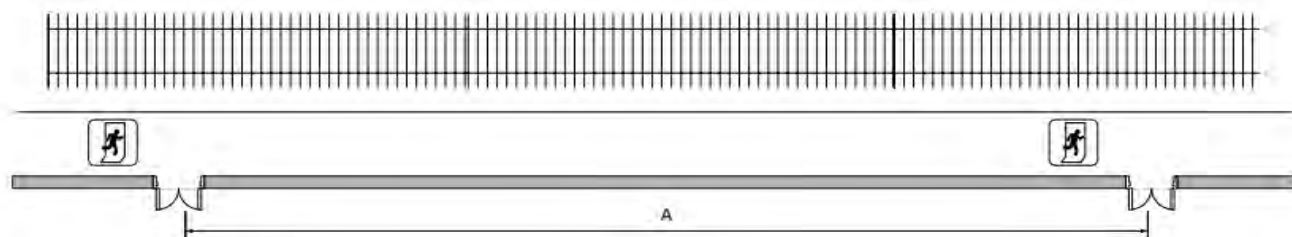
Cablurile expuse vor avea caracteristici de inflamabilitate scăzută, răspândire scăzută a incendiului, toxicitate redusă și densitate redusă a fumului.

Treceri transversale

Se va asigura o configurație dublu-tub, adică 1 galerie pentru Fir I și 1 galerie pentru fir II, paralele, deci două tuneluri cu secțiuni pentru linie simplă, adiacente, prevăzute la fiecare 500m cu treceri transversale, cu dimensiunile minime de 1,50 maxim 2,25 m.

O astfel de configurare permite, în caz de accident într-unul dintre tuneluri, utilizarea tunelului adiacent ca zonă de siguranță.

Distanța dintre două treceri transversale de acces către o zonă de siguranță se măsoară între centrele acestora, paralel cu galeria tunelului, ca în exemplul de mai jos:



Semnalizarea de evacuare

Semnalizarea de evacuare are scopul de a activa rapid atenția utilizatorilor pentru evacuarea spre o locație, prin intermediul semnelor.

Semnele de evacuare sunt instalate pe pereții laterali, de-a lungul trotuarelor de evacuare.

Distanța maximă dintre semnele de evacuare trebuie să fie de 50 m. Semnele vor fi montate în tunel pentru a indica poziția echipamentului de urgență, în cazul în care un astfel de echipament este prezent, precum și pentru a marca toate trecerile transversale care duc la ieșirile de urgență.

Distribuția semnalizării de evacuare într-un tunel este reprezentată mai jos:

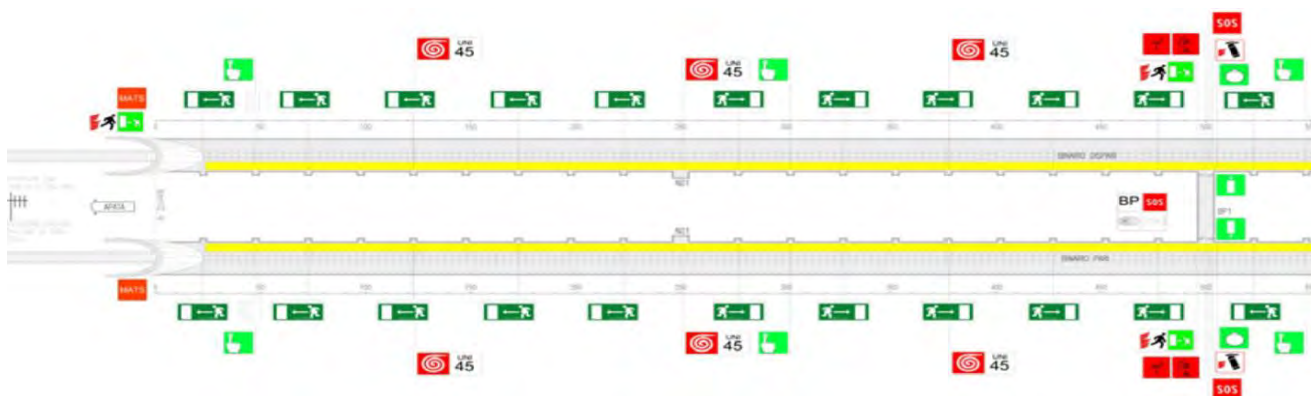


Figura – Semnalizarea pentru evacuarea în caz de urgență

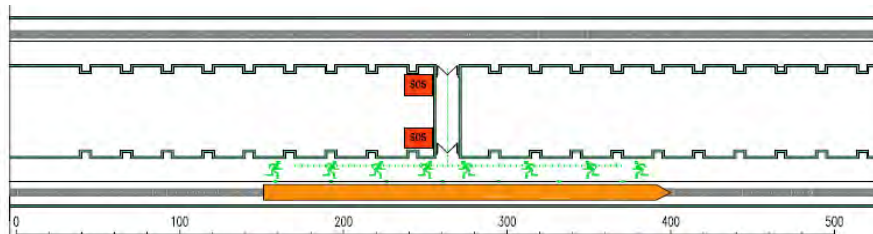
Pasarele de evacuare (căile de evacuare)

Tunelul Balota, prin soluția constructivă, respectiv secțiunea propusă, asigură timpul necesar de propagare a fumului în caz de incendiu astfel încât să fie posibilă evacuarea din tren către o zonă de siguranță. Secțiunea de tunel de aproximativ 45-50 m², garantează stratificarea fumului și asigură o distanță de 500 m între ieșirile de urgență transversale dintre cele 2 galerii ale tunelului.

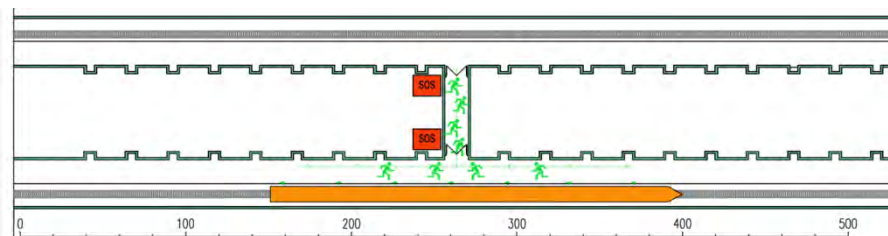
Printre măsurile de siguranță care facilitează evacuarea călătorilor, pentru tunelul Balota au fost prevăzute pasarele de evacuare care sunt alcătuite din trotuare de beton armat realizate la nivelul șinei, cu lățime de 1,65m (dacă se va aplica tehnologia clasică de excavare) sau 1,75m (în cazul realizării tunelului prin metoda mecanizată cu TBM).

Înălțimea liberă trebuie să fie de 2,25m, cu obligația ca de-a lungul pasarelei (trotuarului) nu trebuie să existe restricții locale cauzate de obstacole, iar balustradele trebuie instalate la aproximativ 1 m deasupra nivelului trotuarului, pe peretele tunelului, asigurând o cale de evacuare către o zonă de siguranță, respectiv se va ajunge în galeria paralelă, neafectată de eveniment, prin trecerile transversale, la calea de evacuare din aceasta.

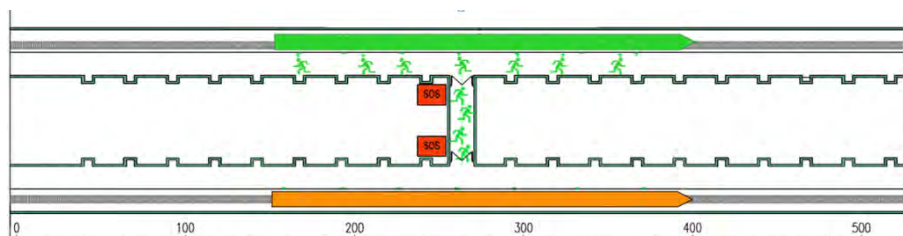
Personalul și călătorii sunt ghidați de semnalizare și de iluminatul de urgență la o trecere transversală



Călătorii și personalul așteaptă permisiunea pentru a pătrunde în tunelul adiacent. Permisiunea este comunicată prin mijloace de comunicații (speakers). Tunelul (tubul) adiacent se utilizează ca o zonă sigură temporară.



După ce s-a primit permisiunea, călătorii și personalul așteaptă un tren pentru evacuarea la o zonă de siguranță (ERP) în galeria paralelă.

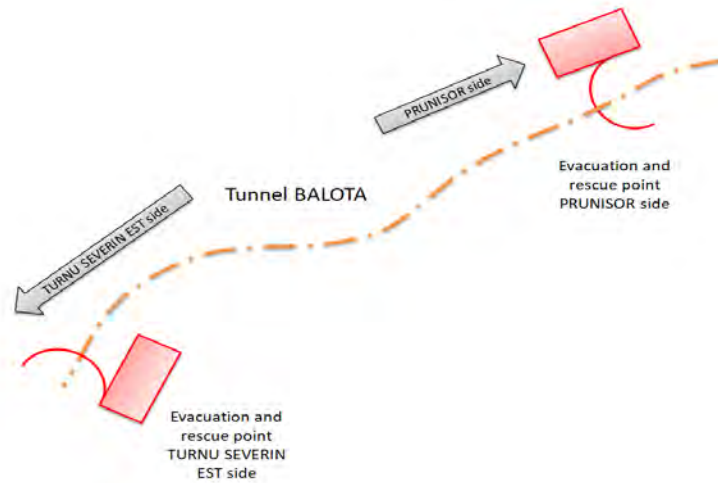


Punctele de evacuare și salvare (PES)

Acest tunel a fost proiectat pentru a asigura evacuarea și auto – salvarea și pentru a respecta un set de cerințe astfel:

- raportarea imediată la centrul de control despre orice circumstanțe anormale (sistem de detectare a incendiilor, alarmă GSM-R, alarmă activată manual);

- crearea condițiilor care permit călătorilor și personalului CFR să evacueze în siguranță din tunel: iluminat de urgență, pasarele de evacuare, balustrade, indicatoare de siguranță, treceri/pasaje transversale cu sistem de presurizare.
- Tunelul va fi prevăzut cu două zone de siguranță – puncte de evacuare și salvare amplasate în vecinătatea celor două zone de intrare/ieșire ale tunelului, astfel:



Puncte de evacuare și salvare, plasate în apropierea intrărilor/ieșirilor vor avea o clădire tehnologică.

Zona de siguranță (PES), asigură nu numai activitatea obișnuită în tunel, ci și gestionarea situațiilor de urgență. Aceasta a fost proiectată cu înprejmui și dotată cu toate instalațiile de securitate care sunt necesare.

Trecerile la intrările în tunel sunt amenajate pentru a asigura accesul vehiculului bimodal al pompierilor.

Noile căi de acces către cele 2 puncte de evacuare și salvare au fost proiectate astfel:

- pentru a conecta ERP din partea PRUNISOR și drumul județean DJ607A, lungime aproximativă 100 m:



- pentru a conecta PES de partea DROBETA TURNU SEVERIN EST și drumul județean DJ607A, lungime aproximativă 150 m:



După ce a avut loc un accident în interiorul tunelului, evacuarea din tunel trebuie să fie efectuată într-un mod sigur și cât mai rapid posibil. Ieșirea spre exterior în cazul tunelurilor dublu-tub, este reprezentată de cele patru portaluri de tunel, unde punctele de evacuare și salvare special echipate trebuie să fie prevăzute pentru accesul serviciilor de intervenție de urgență, pentru asistența răniților și pentru gestionarea la fața locului a situațiilor de urgență.

Punctele de evacuare și salvare au următoarele caracteristici:

- va fi echipat cu alimentare cu apă (minim 800 l/min în 2 ore), aproape de punctul de oprire prevăzut pentru tren.
- tunelul are o dublă alimentare la cele două intrări, fiecare constând dintr-un rezervor de stocare a apei de capacitate adecvată, cu un grup de pompe sub presiune. Având în vedere amplasamentul tunelului, s-a optat pentru soluția cu racord de alimentare a rezervoarelor de stocare apă cu cisternele auto de mare capacitate.
- pentru acest tunel s-a prevăzut o linie de alimentare pentru fiecare galerie. Hidranții de incendiu de 45 mm s-au amplasat în tunel la o distanță de 125 m, adiacent trecerilor transversale dintre tuneluri;
- întrucât tunelul (tubul) paralel este stabilit a fi o zonă de siguranță, serviciile de intervenție de urgență trebuie să utilizeze acel tunel tub ca acces la trenul afectat. După ce personalul și călătorii au fost evacuați, serviciile de intervenție de urgență pot avea acces la trenul afectat prin zona de siguranță, portalurile tunelului permițând accesul serviciilor de intervenție de urgență cu un vehicul bimodal, așa cum este descris în planul de urgență;
- zona în aer liber în jurul punctelor de evacuare și salvare va oferi o suprafață minimă de 500 m².

Punctele de evacuare și salvare sunt dotate cu un hidrant și o conexiune la o motopompă pentru pompieri.

Clădirea tehnologică amplasată în fiecare punct de evacuare și salvare va conține:

- instalații de alimentare cu energie electrică, o zonă de servicii de control a incendiilor și o zonă de funcționare a liniei de cale ferată;
- iluminat de urgență care este realizat în toate camerele clădirii, inclusiv în spațiile tehnice și zonele prevăzute pentru stingerea incendiilor.

În clădirea tehnologică a unui punct de evacuare și salvare sunt amplasate rezervorul de stocare a apei și echipamentele care alimentează instalația de apă.

Toate echipamentele necesare pentru radio-emisie GSM-R vor fi montate în camera de telecomunicații, iar dulapurile pentru echipamentele GSM-R și UPS vor fi instalate în clădirea tehnologică.

Toate echipamentele de siguranță vor fi gestionate direct de Centrul de Control sau de Camera de Control instalată în clădirea tehnologică.

Punctele de evacuare și salvare s-au proiectat cu sisteme de semnalizare pentru a fi găsite cu ușurință de către persoanele evacuate și auto-salvate care se deplasează de la intrările în tunel. În plus, sistemele de telecomunicații sunt utilizate pentru a permite comunicarea între persoanele implicate și administratorul infrastructurii.

Va fi realizat un iluminat exterior cu corpuri de iluminat instalate pe pereții structurilor și controlate de un senzor de lumină pentru comutarea automată. Iluminatul în zona căii ferate la intrările/ieșirile în tunel poate fi controlat local sau de către centrul de control.

Pentru pompieri trebuie să fie prevăzute prize electrice, diverse alte prize, conexiune la motopompă și un hidrant.

Măsurile de siguranță pentru partea de sistem

Accesul neautorizat interzis la ieșirile de urgență și spațiile tehnice

A fost prevăzută punerea în aplicare a unui sistem pentru supravegherea video a intrărilor în tunel, puncte de siguranță și salvare și a trecerilor transversale, denumit CCTV. Sistemul facilitează posibilitatea de a trimite semnale de alarmă către centrul de control, controlul local al diagnosticării situației din camerele tehnice și a stării echipamentelor.

- *Detectarea incendiilor în compartimentele tehnice*
- *Zonă de Siguranță și accesul la zona de siguranță*
- *Mijloace de comunicare în zone sigure*
- *Iluminat de urgență*
- *PES-ul (puncte de evacuare și salvare)*
- *Comunicare de urgență*
- *Alimentarea cu energie electrică pentru serviciile de intervenție de urgență*
- *Fiabilitatea sistemelor electrice*
- *Comunicarea și iluminatul la punctele de comutare*
- *Secționarea liniei de contact*
- *Împământarea liniei de contact*
- *Detectarea cutiilor cu osii supraîncălzite*

Tunelurile Poarta I, II și III

Tunelurile denumite Poarta I, Poarta II și Poarta III sunt amplasate pe un tronson deviat față de traseul existent, pentru care este prevăzută o viteză de proiectare de 120 km/h.

Tunelul Poarta I cu o lungime de 1279 m va fi amplasat în zona Domașnea-Poarta, fiind urmat la o distanță de aproximativ 800 m de tunelul Poarta II (L=550 m) și la o distanță de 3,5 km de Poarta III (L=305 m).

Aceste trei tuneluri vor traversa zona Poarta-Teregova.

Tunelurile vor fi amplasate din punct de vedere morfologic și geologic pe un versant format din roci sedimentare slab consolidate și neconsolidate de vârstă Volhinian și Bessarabian, reprezentate prin nisipuri, pietrișuri, argile, gresii, conglomerate dispuse alternativ. Versantul în care se vor săpa tunelele, este constituit din roci sedimentare recente slab consolidate (nisipuri, pietrișuri, argile, argile nisipoase) iar spre adâncime, gresii și conglomerate.

Zona portalurilor de intrare și ieșire se înscrie în morfologia zonei adiacente versantului și ca teren de fundare este constituit din roci sedimentare începând de la argile până la nisipuri cu pietrișuri, de regulă plastic consistente spre plastic vârtoase și respectiv de îndesare medie.

Pentru tunelurile Poarta I, II și III ținând cont de natura terenurilor traversate și de lungimea tunelurilor s-a propus realizarea unei galerii simple (policentrică) cu cale dublă, realizată prin excavare folosind metoda tradițională.

Pentru realizarea tunelurilor Poarta I, II și III a fost propusă o secțiune tip de tunel, realizată prin excavație în versant cu metoda tradițională, cu cale dublă.

Cele trei tuneluri se vor realiza prin metoda —Cut and cover”.

Tehnologia constă în realizarea unui șanț sau a unei săpături sprijinite, care este acoperită cu o placă de beton monolit sau prefabricat, și acoperit cu umplutură. Această metodă se utilizează pentru a construi tuneluri de mică adâncime în condiții de teren moale (argilă, nămol, nisip sau pietriș, etc.).

Metoda —cut and cover” este în general mai simplă și are ca rezultat costuri considerabil mai mici decât alte metode de construcție. Cu toate acestea, pentru condițiile de teren dificile, poate duce la costuri ridicate, datorită structurilor de sprijinire care ar fi necesare pentru a susține excavația.

Pentru aceste trei tunele sistemul de hidroizolare și drenaj va consta din:

- geotextil de scurgere și anti-puncție care trebuie să capteze apa din jurul cavității.
- hidroizolarea membranei din PVC (atât geotextilul cât și membrana vor fi plasate între căptușeală și suportul temporar).
- drenuri longitudinale la baza pereților laterali captând apa condusă de geotextil,
- conexiuni transversale la fiecare 50 m cu canal principal de scurgere.

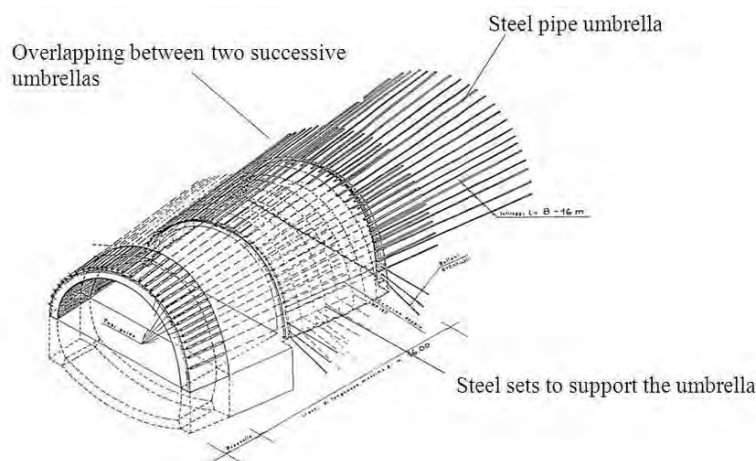


Figura - Realizare tunelurilor Poarta I, II și III - prin metoda —Cut and cover”

Tunelul Poarta I

Pentru conexiunea feroviară între Stația Domașnea Cornea și Halta Poarta a fost prevăzută construcția unui tunel secțiune monotub cu linie dublă.

În figura de mai jos sunt marcate locațiile și zonele de intrare-ieșire ale tunelului.

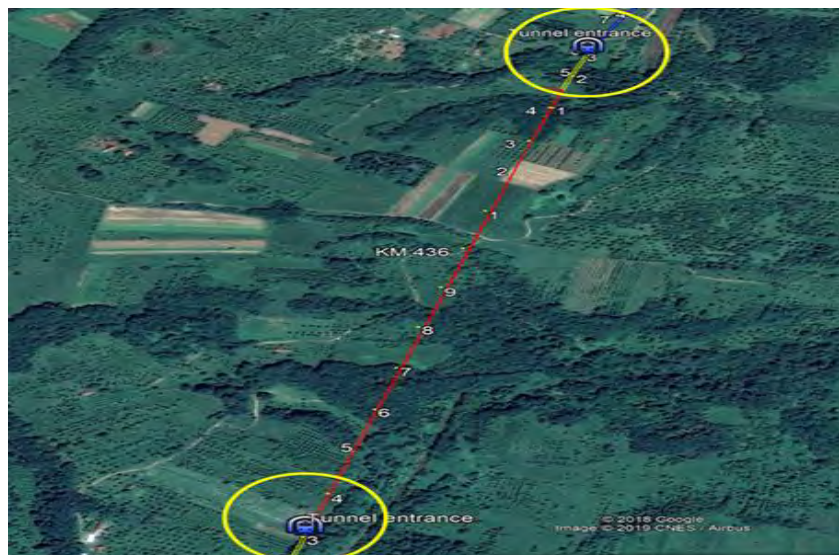


Figura - Amplasamentul Tunelului POARTA I

Tipologia de trafic de-a lungul noii linii este unul mixt, cu trenurile de călători locale, trenuri de călători de lungă distanță și trenuri de marfă.

Identificarea măsurilor de siguranță se aplică pentru infrastructură, energie, material rulant, control-comandă și semnalizare, precum și pentru subsistemele de funcționare și de gestionare a traficului feroviar.

Măsurile de siguranță pentru structurile civile

Structura tunelului

La nivelul plafonului superior căptușeala tunelului va rezista la temperaturi de 450 °C o perioadă suficient de mare (minim 60 min) astfel încât să permită evacuarea/ auto-salvarea călătorilor și a personalului tehnic precum și, intervenția serviciilor de urgență.

Zona sigură

Deoarece lungimea tunelului Poarta I, tunel cu linie dublă (monotub) este de 1 279m, s-a prevăzut o ieșire de urgență în lateral, cu dimensiuni minime de 1,50 maxim 2,25m. Distanța maximă dintre ieșiri nu trebuie să fie mai mare de 1000 m.

Zona de siguranță a fost dimensionată în funcție de capacitatea maximă a trenurilor de călători planificate să circule pe intervalul cf.

Zona de siguranță de lângă ieșirea de urgență a fost prevăzută cu o zonă de parcare pentru vehiculele de prim ajutor de urgență și un spațiu pentru manevrarea acestora. Zona va fi îngrădită și va fi accesibilă numai personalului autorizat printr-o poartă cu dimensiuni adecvate care va permite și trecerea vehiculelor de prim ajutor.

Luând în considerare limita de 1 000m între ieșirile de urgență și o soluție adecvată pentru accesul la zona de siguranță unul dintre cele două puncte de evacuare și salvare va fi folosit ca zona sigură pentru ieșirea de urgență.

Accesul la zona de siguranță

Au fost prevăzute soluții de ieșire de urgență pentru a avea acces la zona de siguranță.

La ieșirile de urgență se vor implementa treceri la nivel care traversează liniile de cale ferată pentru cei care utilizează pasarela (calea de evacuare compusă din trotuar cu balustradă) de pe partea cealaltă a tunelului. Accesul se face prin deschiderea ușilor de la ieșirea de urgență, deschidere prin împingere.

Semnalizarea de evacuare

Semnalizarea de evacuare are scopul de a activa rapid atenția utilizatorilor pentru evacuarea spre o locație, prin intermediul semnelor.

Pasarele de evacuare (căile de evacuare)

Printre măsurile de siguranță care facilitează evacuarea pasagerilor, cea mai importantă este lățimea căilor de ieșire, acestea fiind reprezentate în principal de trotuarele de evacuare de pe ambele părți ale tunelului. Pasarela (trotuar) va avea o lățime minimă de 0,8 m, iar nivelul minim la care se construiește trotuarul este nivelul superior al șinei. Prezentăm în figura de mai jos secțiunea transversală aplicabilă tip, cu formă multicentrică standard, cu raza interioară de 5,75 m, care permite amplasarea a două fire de cale ferată și pasarele (trotuare de evacuare) pe ambele părți ale tunelului.

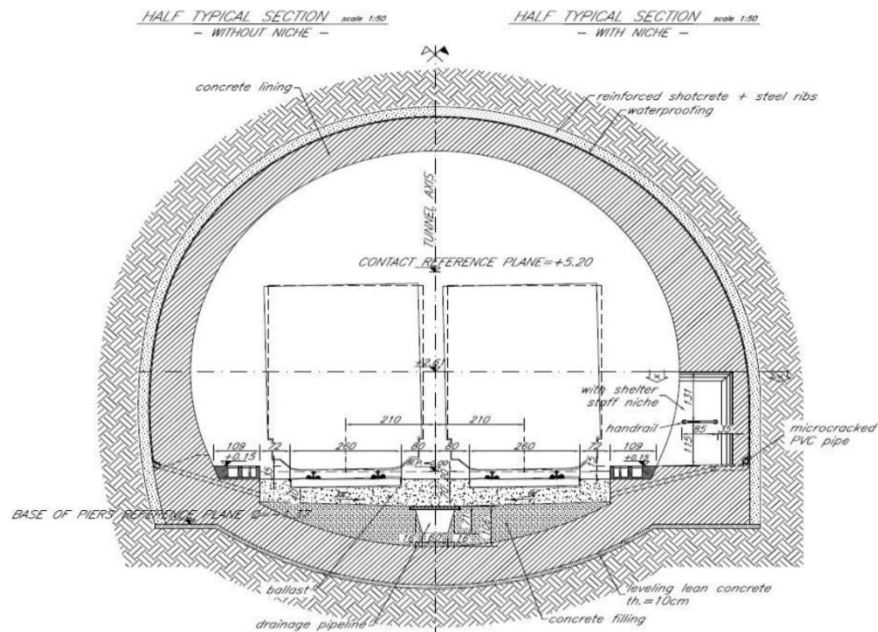
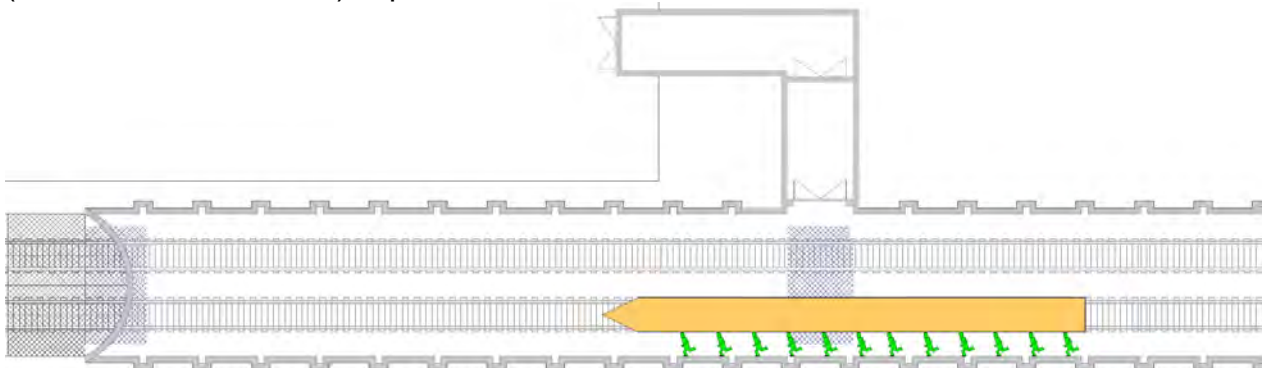


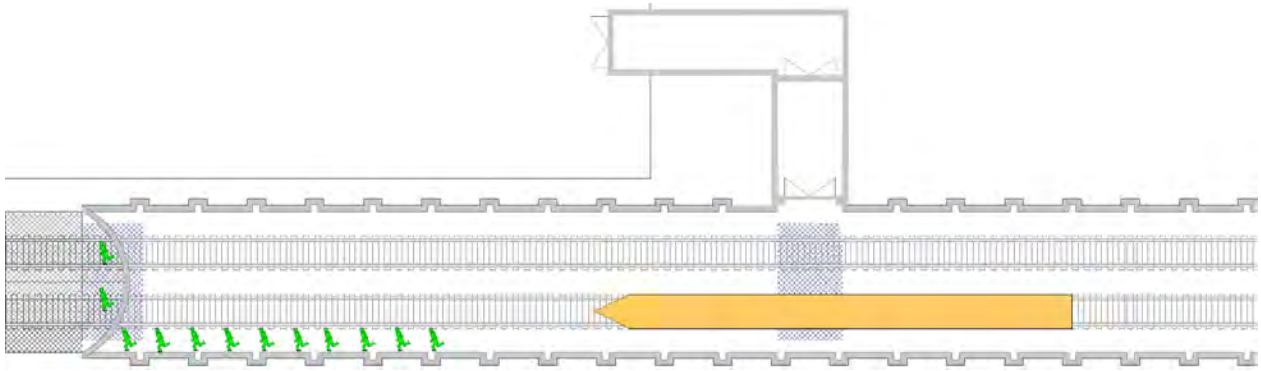
Figura - Secțiune transversală tip cale dublă (tunelurile Poarta I, II și III)

Exemplu de evacuare când un tren este oprit pe partea opusă a ieșirii de urgență:

1. După ce s-a primit o confirmare din RC (trafic oprit pe linia cf. adiacentă), personalul și călătorii ghidați de semnalizare și iluminatul de siguranță se deplasează pe pasarele (trotuarele de evacuare) la portalul tunelului:



2. Personalul și călătorii se deplasează la zona sigură PES prin portalul tunelului, iar în cazul când zona sigură este pe cealaltă parte a tunelului se utilizează trecerile la nivel pietonale:



Punctele de evacuare și salvare (PES)

Tunelul POARTA I a fost proiectat pentru a asigura evacuarea și auto – salvarea.

Configurația unui tunel cu linie cf dublă este mai favorabilă din punctul de vedere al răspândirii fumului, însă timpul necesar pentru a se propaga acesta în tunel trebuie să permită evacuarea din tren către o zonă de siguranță, puncte de evacuare și salvare, denumite prescurtat PES.

Aceste zone de gestionare a situațiilor de urgență destinate tunelului **Poarta I** vor fi dotate cu o zonă de parcare pentru vehicule de salvare și vehicule de prim ajutor și un spațiu de staționare pentru personalul de exploatare și călători.

Zona va fi îngrădită și accesibilă numai personalului autorizat, printr-o poartă cu dimensiuni adecvate pentru trecerea serviciilor de intervenție de urgență.

Punctele de evacuare și salvare au următoarele caracteristici:

- sunt alimentate cu apă, aproape de punctul de oprire prevăzut pentru tren. Tunelul trebuie să aibă o dublă alimentare la cele două intrări, fiecare constând dintr-un rezervor de stocare a apei de capacitate adecvată, cu un grup de pompe sub presiune. În acest caz, având în vedere amplasamentul tunelului, s-a optat pentru soluția cu racord de alimentare a rezervoarelor de stocare apă cu cisternele auto de mare capacitate.
- va fi asigurat accesul pentru serviciile de urgență la trenul afectat de incendiu prin portalurile tunelului după ce călătorii și personalul trenului au fost evacuați;
- vor oferi soluții de auto-salvare sau de așteptare a serviciilor de intervenție în caz de urgență;
- vor fi dotate cu câte un hidrant și o conexiune la o motopompă pentru pompieri;
- vor dispune de clădire tehnologică, clădire dotată cu instalații de alimentare cu energie electrică, cu zonă de servicii de control a incendiilor și zonă de funcționare a liniei de cale ferată.

Pentru intervenția serviciilor de urgență, a fost necesară construcția unui loc pentru elicopter în apropierea intrării în tunel, în partea Domașnea Cornea, construcție cu o suprafață de 900m².

Prezentăm în figura de mai jos soluția de amplasare a punctelor de evacuare și salvare, a locului pentru elicopter și a zonelor sigure.

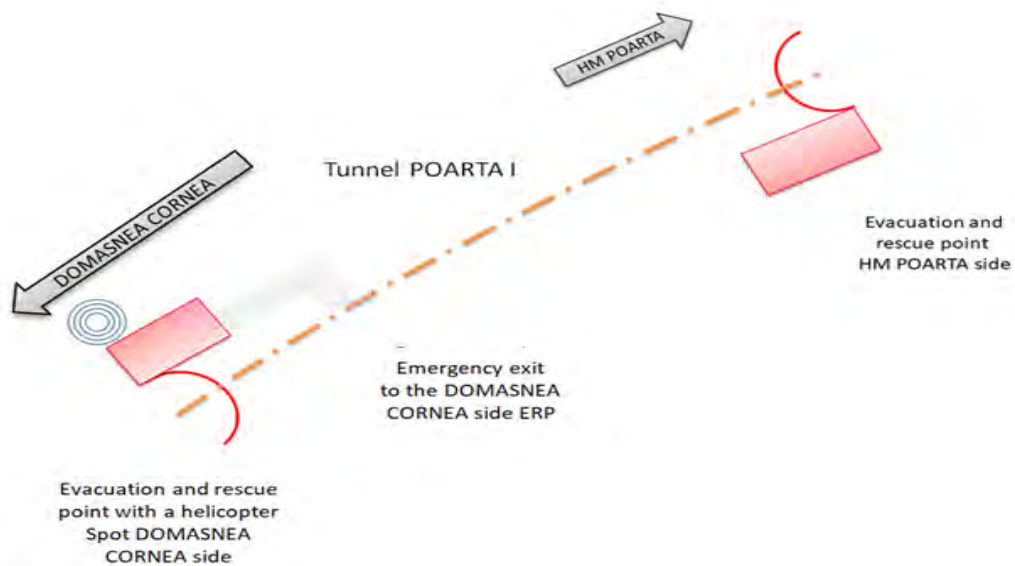


Figura – Dispunerea punctelor de evacuare și salvare

Amplasamentul locului pentru elicopter cu o suprafață în jurul valorii de 900 m² (30x 30m) este planificat lângă zona de siguranță la accesul în tunel dinspre Hm Domașnea Cornea.

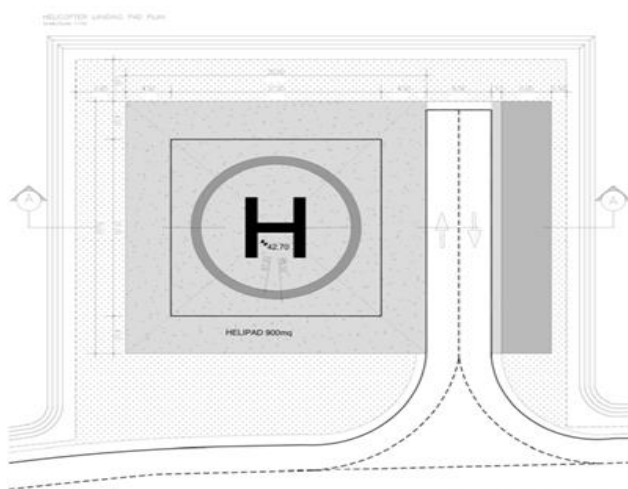


Figura - Propunere loc pentru elicopter

Descrierea clădirii tehnologice

Clădirea tehnologică este amplasată într-o zonă de tip PES, lângă intrările în tunel și conține: instalații de alimentare cu energie electrică, o zonă de servicii de control a incendiilor.

Clădirea tehnologică va fi compartimentată în spații cu următoarele destinații:

- cameră pentru un echipament de semnalizare,
- camera de control incendiu, în care se montează la bază un rezervor, care conține apă pentru serviciile de răspuns la situații de urgență (stingerea incendiilor);
- cameră pentru echipament de telecomunicații;
- camera LV;
- cameră pentru transformator;
- camera MV;
- locație pentru accesul operatorului de rețea;
- sală echipamente de măsurare;
- camera de serviciu.

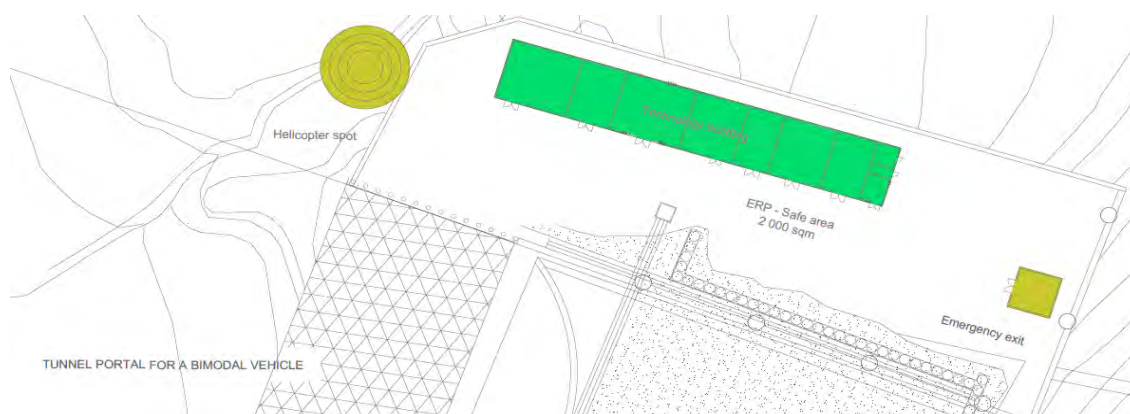


Figura - Configurație suprafață de evacuare și salvare dotată cu clădire tehnologică

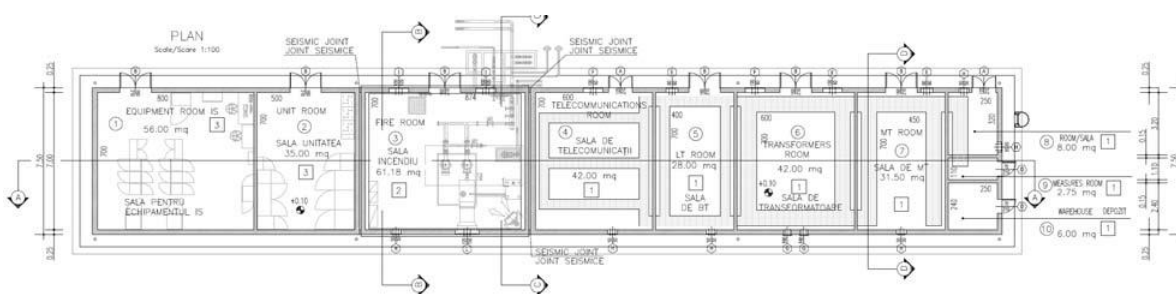


Figura - Plan clădire tehnologică

Măsurile de siguranță pentru partea de sistem sunt identice cu cele propuse pentru tunelul Balota.

Măsurile de siguranță pentru tunelul Poarta II

- asigurarea controlului la ieșirile de urgență și tehnice pentru evitarea accesului neautorizat în tunel,
- realizarea structurilor tunelului pentru asigurarea rezistenței la foc,
- dotarea tunelului cu componente și materiale de construcție rezistente la foc,
- sistem de iluminat de urgență,
- semnalizare de evacuare,
- pasarele de evacuare.

Măsurile de siguranță pentru tunelul Poarta III

- asigurarea controlului la ieșirile de urgență și tehnice pentru evitarea accesului neautorizat în tunel,
- realizarea structurilor tunelului pentru asigurarea rezistenței la foc,
- dotarea tunelului cu componente și materiale de construcție rezistente la foc,
- semnalizare de evacuare.

Tuneluri existente care fac obiectul lucrărilor de reabilitare în cadrul proiectului:

- Tunel Moșu,
- Tunel Baba,
- Tunel Vir,
- Tunel Vârciorova,
- Tunel Bahna,
- Tunel Alion,
- Tunel Tufari,
- Tunel Iablanita,
- Tunel Feneș,
- Tunel Tâmpa

Tabel - Tunele ce fac obiectul reabilitării

Nr. crt.	Interval/ Stație	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări - km proiectat	Lungime (m)	Distanța față de arii naturale protejate
Jud. Mehedinți						
1.	Gura Văi - Vârciorova	Tunel MOȘU	375+210÷ 375+360	374+855 ÷ 375+005	150	În ROSCI0206 Porțile de Fier În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei și 10m față de RONPA0641 Cracul Crucii
2.	Gura Văi - Vârciorova	Tunel BABA	376+138÷ 376+221	375+783 ÷ 375+866	83	În ROSCI0206 Porțile de Fier În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei și 30m față de RONPA0642 Fața Virului și în RORMS0006 Porțile de Fier și RONPA0014 Porțile de Fier
3.	Gura Văi - Vârciorova	Tunel VIR	377+332÷ 377+425	376+977 ÷ 377+070	93	În ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și RONPA0014 Porțile de Fier În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei și 30m față de RONPA0642 Fața Virului
4.	Vârciorova	Tunel VÎRCIOROVA	379+515÷ 379+607	379+157 ÷ 379+249	92	În ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și RONPA0014 Porțile de Fier În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova
5.	Vârciorova - Orșova	Tunel BAHNA	381+737÷ 381+852	381+378 ÷ 381+493	115	În ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și RONPA0014 Porțile de Fier În ROSPA0080- Munții Almajului Locvei și 30m față de RONPA0624 Dealul Duhovnei
6.	Vârciorova - Orșova	Tunel ALION	385+667÷ 385+866	385+305 ÷ 385+504	199	În ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și RONPA0014 Porțile de Fier În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei 50m față de ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier
7.	Orșova	Tunel TUFĂRI	388+574÷ 388+973	388+211 ÷ 388+610	389	În ROSCI0206 Porțile de Fier și în RORMS0006 Porțile de Fier și RONPA0014 Porțile de Fier

Nr. crt.	Interval/ Stație	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări - km proiectat	Lungime (m)	Distanța față de arii naturale protejate
						În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei 100 m față de ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier
<i>Jud. Caras Severin</i>						
8.	Mehadia - Iablanița	Tunel IABLANITA	413+355÷ 413+851	412+827 ÷ 413+323	496	4300 m față ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei și ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei
9.	Teregova-Armeniș	Tunel FENEȘ	446+709÷ 446+980	445+923 ÷ 446+194	271	în arie ROSCI0284 Cheile Teregovei
10.	Armeniș-Slatina - Timiș	Tunel TAMPA	450+895÷ 451+163	450+009 ÷ 450+277	268	9400 m față de ROSCI0126 Munții Țarcu

Tehnologia de execuție a lucrărilor de reabilitare la tunele existente

În funcție de deficiențele constatate în urma expertizei tunelelor se vor adopta măsuri de intervenție și refacere a acestora cum ar fi:

În interiorul tunelului:

- betonarea golurilor din căptușeala tunelului,
- hidroizolarea la intrados a zonelor cu infiltrații de pe inelele 5-13 cu o membrană de 2-3 mm grosime aplicată prin pulverizare, protejată cu un beton torcretat armat de 4-5 cm grosime. Înainte de aplicarea hidroizolației, se dă jos torcretul existent de pe intradosul tunelului, se curăță suprafața și se injectează eventualele fisuri,
- zonele umede sau zonele cu infiltrații de pe picioarele drepte din câmpul inelelor care au fost executate la zi, se vor impermeabiliza prin injecții cu rășini în masa căptușelii,
- drenarea rosturilor dintre inele (rosturi care prezintă umezeală și infiltrații sau degradări, și rosturile adiacente zonelor cu infiltrații), cu descărcarea apelor în rigola laterală,
- curățarea canalului existent,
- execuția unui canal nou de colectare și evacuare a apelor pe partea dreaptă,
- rectificarea niveletei (dacă este cazul, după analizarea înscrierii gabaritului în tunel);

În exteriorul tunelului:

- îndepărtarea vegetației de pe șanțurile aripilor la intrare și ieșire, de pe șanțuri și portale;
- repararea aripilor la intrare și ieșire, dacă este cazul.

Pentru iluminat și sisteme de siguranță în tunele au fost respectate următoarele reglementari:

- REGULAMENTUL (UE) nr. 1303/2014 din 18 noiembrie 2014 privind Specificația Tehnică de Interoperabilitate referitoare la „Siguranța în tunelele feroviare—a sistemului feroviar al Uniunii Europene;
- REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/773 din 16 mai 2019 privind Specificația Tehnică de Interoperabilitate referitoare la Subsistemul Exploatare și Gestionarea Traficului a sistemului feroviar în cadrul Uniunii Europene și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE.
- Directiva (UE) 2016/797 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI EUROPEAN din 11 mai 2016: Interoperabilitatea Sistemului Feroviar în cadrul Uniunii Europene – Anexa III.

Drumuri de acces la tuneluri

Pentru accesul la tuneluri atât în perioada de execuție a lucrărilor cât și în perioada de exploatare se vor utiliza următoarele drumuri de acces:

Tabel - Drumuri de acces la tuneluri

Nr. crt.	Poziție kilometrică corespunzătoare pe calea ferată	Categorie drum	Lungimea drumului (m)	Suprafață structură asfaltică (m ²)	Distanța în raport cu arealele naturale protejate
1.	345+800 -345+900	Acces tunel Balota	62	311	în interiorul ROSCI0420 Oprănești și la 4km față de RONPA0643 Lacul fosilifer Pietrele Roșii
2.	352+089 - 352+574	Acces tunel Balota	160	789	200 m față de ROSCI0420 Oprănești și 1,5km față de RONPA0643 Lacul fosilifer Pietrele Roșii
3.	412+410 - 412+827	Acces tunel lablanița (tunel existent)	495	2973	400m față de RONPA0323 Râpa Neagră, 2km față de RONPA0326 Valea Greața și 3,5km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
4.	435+400 - 435+407	Acces tunel Poarta 1	185	1102	7 km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
5.	436+686 - 436+836	Acces tunel Poarta 1	212	1272	7 km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
6.	437+404 -437+504	Acces tunel Poarta 2	198	1183	6,5 km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
7.	438+050 - 438+740	Acces tunel Poarta 2	drum existent		4,8 km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
TOTAL			1312	7630	

Lucrări de terasamente și suprastructură

Prin lucrările de terasamente și suprastructură proiectate s-a avut în vedere:

- îmbunătățirea geometriei traseului în plan și în profil longitudinal (rectificări de curbe și încadrarea elementelor de profil în prevederile normativelor în vigoare);
- geometria căii în profil transversal;
- creșterea portanței la nivelul platformei de pământ și al platformei căii.

Creșterea vitezei maxime de circulație a trenurilor de călători, precum și viteza medie a trenurilor de marfă, este posibilă doar prin creșterea razei minime folosite la proiectarea traseului.

Pe cuprinsul traseului viteza maximă proiectată este de 160 km/h, raza minimă folosită este de 1500 m, cu supraînălțarea de 130 mm și lungimea curbilor progresive de 210 m.

În linia curentă distanța dintre axele liniilor va fi de minim 4,20m, în stații de minim 4,75m, iar în aliniament semilățimea platformei caii ferate proiectate este de 3,60 m.

În curbe, în funcție de supraînălțare, semilățimea platformei c.f. va avea valori cuprinse între 3,7 și 4 m.

Sistematizarea stațiilor a ținut seama de câteva obiective:

- amplasarea de aparate de cale la ambele capete ale primelor linii abătute, în toate stațiile care permit o viteză pe abatere de 80 km/h;
- eliminarea peroanelor platformă dintre linii și amplasarea de peroane late între linia directă și prima linie abătută,
- eliminarea bretelelor de pe linii și înlocuirea lor cu diagonale simple.

Principalele lucrări proiectate din punct de vedere al suprastructurii sunt următoarele:

- *pentru liniile curente și liniile directe din stații*: înlocuirea materialului de cale existent cu material nou - șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc noi pentru prindere elastică, piatră spartă nouă;
- *pentru liniile de primire expediere trenuri de călători*: înlocuirea materialului de cale existent din stații cu material nou: șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc noi pentru prindere elastică. Prisma căii va fi constituită din piatră spartă ciuruită și piatră spartă nouă;
- *pentru celelalte linii din stații* se va folosi tot șină nouă, prindere elastică, traverse de beton noi și prismă din piatră spartă ciuruită și piatră spartă nouă;
- la realizarea prismeii căii se va folosi piatră spartă nouă aprovizionată din cariere agrementate de către AFER;
- după executarea lucrărilor de suprastructură, șinele urmează să fie sudate, realizându-se calea fără joante, se vor suda reperatele aparatelor de cale din capetele stațiilor și se vor îngloba în calea fără joante;
- pe podurile cu cuvă de balast și în tuneluri suprastructura va fi la fel ca cea de pe restul traseului, piatra spartă folosită în tunel va fi spălată înainte de punerea în operă;
- liniile directe și primele abateri aferente liniilor directe vor avea lungimi utile mai mari de 750 m;
- se vor elimina toate bretelele aflate în cale, în locul lor introducându-se diagonale simple formate din schimbători de cale;
- se vor elimina toate traversările de pe liniile directe și liniile abătute care se reabilitează;
- se vor înlocui la liniile abătute, aparatele de cale existente cu schimbătoare de cale noi pe traverse de beton speciale noi.

Grosimea prismeii căii sub traverse va fi de 0,30m în aliniament și sub firul interior al curbelor. Lățimea minimă a prismeii măsurată de la capătul traversei la muchia prismeii va fi de 0,50m în aliniament și pe zona schimbătoarelor de pe liniile directe și de 0,60 m în curbe cu raze mai mici de 800 m.

Substratul căii se va realiza dintr-un amestec de piatră spartă și agregate naturale.

Dimensionarea substratului căii se va realiza astfel:

- *pentru liniile curente și liniile directe din stație*, din calculul de dimensionare la capacitate portantă, a rezultat o grosime de 40 cm a substratului căii ranforsat cu geogrilă și geotextil în bază,
- *la liniile de abatere din stații*, substratul căii va avea grosimea de minim 30 cm. La baza substratului liniilor de abatere va fi prevăzut geotextil.

Pentru zonele în care se execută linie nouă (variante de traseu), toate lucrările nou executate vor avea infrastructură și suprastructură nouă, iar lucrările de dublare a liniei de cale ferată, acolo unde este posibil, se va face, în general, pe partea dreaptă a căii ferate existente.

Lucrările la terasamentul și suprastructura căii ferate se vor desfășura, în principiu, astfel:

- se realizează drumurile tehnologice de-a lungul căii;
- se realizează sprijinirile firului de circulație existent (linia existentă);
- se amenajează terenul pentru noul fir de circulație (curățarea de vegetație, decaparea stratului de pământ vegetal), pe sectoarele unde linia existentă se va dubla;
- se realizează umplutura pentru rambleu sau săpăturile și amenajările taluzurilor segmentelor de debleu;
- se execută drenurile și șanțurile longitudinale;

- se așterne substratul căii, inclusiv materialele filtrante ale acestuia;
- se așterne un strat de piatră spartă;
- se montează cadrul șină-traversă, inclusiv aparatele de cale din stații și ramificații (calea propriu-zisă);
- se nivelează calea montată și se burează;
- se așterne restul de piatră spartă;
- se burează piatra spartă, se profilează și se realizează stabilizarea dinamică a căii;
- se sudează șinele și se înglobează schimbătoarele de cale în calea sudată.

Pentru linia de cale ferată simplă ce face legătura cu zona industrială Dudașu terasamentul proiectat pentru linie simplă, este în cea mai mare parte în profil mixt cu debleul pe partea dreaptă sau în debleu.

În aliniament, semi-lățimea platformei c.f. proiectată este de 3,60m.

Grosimea prismeii căii sub traverse va fi de 0.30m în aliniament și sub firul interior al curbilor. Lățimea minimă a prismeii măsurată de la capătul traversei la muchia prismeii va fi de 0,50m în aliniament și de 0,60m în curbe cu raze mai mici de 800 m. Substratul căii se va realiza dintr-un amestec de piatră spartă și agregate naturale și va avea grosimea de minim 40 cm.

Platforma căii ferate și fața superioară a terasamentului liniei, s-au proiectat cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor meteorice.

Lucrările de colectare și scurgerea apelor constau din șanțuri de platformă din beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice.

Platforma cailor ferate, fața superioară a terasamentului liniilor curente și a liniilor directe sunt proiectate cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor meteorice, iar la liniile de abatere din stații vor avea panta de 3%.

Lucrările de colectare și scurgerea apelor pe interval și stație constau din:

- șanțuri de platformă, din pământ sau beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice;
- șanțuri de gardă pentru preîntâmpinarea degradării taluzurilor;
- drenuri longitudinale pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane.

În stații dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din drenuri longitudinale, dispuse din două în două linii, iar în zona peroanelor de o parte și de alta a acestora.

Drenurile vor fi realizate cu tuburi PEHD și protejate cu geotextil cu rol de filtrare. Tuburile de dren sunt perforate parțial, pe două treimi din circumferință. Umplutura de deasupra tubului și sub tub (peste geotextil) va fi din pietriș.

Materialul geotextil drenant va fi dispus pe toată suprafața săpăturii pentru dren, inclusiv deasupra, unde se petrec cele două margini ale geotextilului.

Pentru întreținerea drenurilor s-au prevăzut cămine de vizitare cu diametrul $\varnothing = 1000$ mm amplasate la distanță de 50 m unul de altul.

Apele pluviale de pe suprafața căii ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.

Pentru scurgerea apelor sunt prevăzute - decantoare/separatoare de nămol și hidrocarburi ce vor colecta apele: de pe infrastructura feroviară, de pe poduri și pasaje – 160 buc.

Treceri la nivel

Lucrările efectuate la trecerile de nivel vor consta din:

- realizarea șanțurilor și montarea cablurilor;
- realizarea fundațiilor pentru electromecanismele de barieră;

- dotarea cu instalație de semnalizare automata a apropierii trenurilor cu semibariere;
- reînnoirea tuturor elementelor constructive ale trecerii la nivel.

Trecerile la nivel cu calea ferată se vor reabilita prin înlocuirea dalelor de beton existente dale elastice agrementate AFER.

În zona trecerilor la nivel ce se reabilitează, de o parte și de alta a căii ferate, pe o distanță de minim 20 m de la șina cea mai apropiată se amenajează drumul existent astfel încât să fie în aliniament.

În tabelul de mai jos sunt prezentate intersecțiile liniei de cale ferată proiectată cu alte artere rutiere de interes local sau național (treceri la nivel).

Tabel - Treceri la nivel proiectate

Nr crt	Interval/ Stație	Poziție km existent	Poziție km proiectat	Clasa tehn. drum	Tip lucrare	Supr. asfalt (m ²)	Distanța față de ariile protejate
1.	Cernele - Ișalnița	260+829	260+830	V	Reconstruit	275	2500m ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Ișalnița	263+785	263+785	V	Reconstruit	275	2000m ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Ișalnița - Coțofeni	268+682	268+682	V	Reconstruit	275	2600m ROSCI0045 Coridorul Jiului
4.	Coțofeni - Răcari	272+538	272+538	V	Reconstruit	275	1100m ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Răcari	279+856	279+856	IV	Reconstruit	325	1100m ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Răcari - Filiași	282+232	282+232	V	Reconstruit	275	1300m ROSCI0045 Coridorul Jiului
7.	Răcari - Filiași	284+130	284+130	V	Reconstruit	275	1700m ROSCI0045 Coridorul Jiului
8.	Filiași	286+523	286+525	IV	Reconstruit	275	2200m ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Filiași - Gura Motrului	288+752	288+880	V	Reconstruit	275	500m ROSCI0045 Coridorul Jiului
10.	Gura Motrului	292+811	292+945	IV	Reconstruit	325	200m ROSCI0045 Coridorul Jiului
11.	Gura Motrului - Butoiești	295+143	295+280	V	Reconstruit	275	1300m ROSCI0366 Râul Motru
12.	Gura Motrului - Butoiești	296+610	296+610	IV	Reconstruit	325	950m ROSCI0366 Râul Motru
13.	Gura Motrului - Butoiești	297+692	297+692	V	Reconstruit	275	700m ROSCI0366 Râul Motru
14.	Butoiești - Strehaia	301+090	301+215	V	Reconstruit	275	600m ROSCI0366 Râul Motru
15.	Strehaia	310+300	310+443	V	Reconstruit	275	600 m ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele 1000 m ROSCI0366 Râul Motru
16.	Strehaia - Ciochiuța	315+818	315+950	V	Reconstruit	275	800 m ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
17.	Ciochiuța	317+560	317+687	V	Reconstruit	275	700 m ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
18.	Ciochiuța – Târna	321+803	321+930	V	Reconstruit	275	2400 m ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
19.	Drobeta Tr. Severin	363+165	362+810	III	Reconstruit	325	5400 m ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr crt	Interval/ Stație	Poziție km existent	Poziție km proiectat	Clasa tehn. drum	Tip lucrare	Supr. asfalt (m ²)	Distanța față de ariile protejate
20.	Drobeta - Gura Văii	365+268	364+950	III	Reconstruit	325	3400 m ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier
21.	Drobeta - Gura Văii	365+977	365+620	III	Reconstruit	325	3000 m ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier
22.	Drobeta - Gura Văii	-	366+300	V	Nou	275	2400 m ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 1200 m față de RONPA0625 Dealul Vărănic
23.	Orșova	388+375	388+025	V	Reconstruit	275	50 m ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
24.	Orșova - Valea Cernei	390+580	390+200	V	Reconstruit	275	300 m ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
25.	Orșova - Valea Cernei	391+911	391+350	V	Reconstruit	275	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, în RORMS0006 Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier
26.	Topleț	397+834	397+300	V	Reconstruit	325	2300 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
27.	Topleț	397+915	397+380	V	Reconstruit	275	2400 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
28.	Topleț - Băile Herculane	400+190	399+650	V	Reconstruit	325	450 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312 lardașița, 3900m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
29.	Topleț - Băile Herculane	400+965	400+430	V	Reconstruit	275	10 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 160m față de RONPA0312 lardașița, 4000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
30.	Topleț - Băile Herculane	402+240	401+705	V	Reconstruit	275	300 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 100m față de RONPA0312-lardașița, 4100m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
31.	Topleț - Băile Herculane	403+965	403+445	V	Reconstruit	275	250 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei 1100 m ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 450m față de RONPA0312

Nr crt	Interval/ Stație	Poziție km existent	Poziție km proiectat	Clasa teh. drum	Tip lucrare	Supr. asfalt (m ²)	Distanța față de ariile protejate
							lădașița, 4150m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
32.	Topleț - Băile Herculane	404+670	404+140	V	Reconstruit	275	30m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei 600 m ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 20m față de RONPA0312 lădașița, 500m față de RONPA0310 Coronini-Bedina, 4200m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți, 200m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
33.	Mehadia Nouă	406+405	405+870	V	Reconstruit	275	300 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0313 Belareca, 600m față de RONPA0310 Coronini-Bedina, 4400m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți, 400m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
34.	Mehadia Nouă	407+884	407+350	V	Reconstruit	275	840 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0313 Belareca, 700m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
35.	Mehadia Veche	409+075	408+550	V	Reconstruit	275	1400 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1400m față de RONPA0313 Belareca, 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
36.	Mehadia Veche - Iablanița	410+460	409+930	V	Reconstruit	276	2400 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1300m față de RONPA0326 Valea Greatca
37.	Iablanița - Crusovat	418+830	418+480	V	Reconstruit	275	7000m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1800m față de RONPA0327-Ravena Crouri
38.	Iablanița - Crusovat	421+750	421+450	V	Reconstruit	276	9000 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 2800m față de RONPA0327 Ravena Crouri
39.	Crusovăț - Domașnea Cornea	-	426+600	V	Nou	275	9600 m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 2200m față de

Nr crt	Interval/ Stație	Poziție km existent	Poziție km proiectat	Clasa tehn. drum	Tip lucrare	Supr. asfalt (m ²)	Distanța față de ariile protejate
							RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
40.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	428+000	V	Nou	275	10000m ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
41.	Crușovăț – Domașnea Cornea	-	428+950	V	Nou	275	9600 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
42.	Domașnea Cornea	-	431+400	V	Nou	275	8800 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
43.	Poarta - Teregova	-	438+144	V	Nou	275	3300 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
44.	Poarta - Teregova	-	439+400	V	Nou	275	2800 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
45.	Poarta - Teregova	-	439+940	V	Nou	275	2100 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
46.	Armeniș - Slatina Timiș	450+245	449+360	V	Reconstruit	275	2700 m ROSCI0284 Cheile Teregovei
47.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+403	455+530	V	Reconstruit	275	280 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
48.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+110	458+230	V	Reconstruit	275	400 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
49.	Vălișoara	460+936	460+054	V	Reconstruit	275	500 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
50.	Vălișoara - Balta Sărată	462+630	461+750	V	Reconstruit	275	460 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
51.	Vălișoara - Balta Sărată	466+358	465+500	V	Reconstruit	325	180 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
52.	Vălișoara - Balta Sărată	468+679	467+800	V	Reconstruit	275	1300 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3800m față de RONPA0317 Fâneța cu narcise Zervești
53.	Balta Sărată	469+761	468+900	V	Reconstruit	275	2400 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3700m față de RONPA0317 Fâneța cu narcise Zervești
54.	Balta Sărată-Caransebeș	474+128	473+250	V	Reconstruit	275	2100 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
55.	Balta Sărată-Caransebeș	474+630	473+800	V	Reconstruit	275	1700 m ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Dintre cele 55 treceri la nivel (prezentate în tabelul de mai sus):

- 47 sunt treceri la nivel existente care se vor demola și reconstrui,
- 8 sunt treceri la nivel noi ce se vor executa pe traseul nou.

Lucrări civile în stații: instalații sanitare, electrice și termotehnologice

Obiectivul principal urmărit în cadrul reabilitării și modernizării clădirilor stațiilor este cel de aducere a acestora la cerințele standardelor europene, prin îmbunătățirea serviciilor pentru călători și adaptarea la normele privind persoanele cu deficiențe locomotorii.

Lucrările ce se vor executa sunt:

A. Reabilitare clădiri

A1. Reabilitare clădiri existente de călători și CED

Lucrările la clădirile de călători și clădirile CED din stații și halte de mișcare, vor consta din:

- amenajare hol central ca centru vizual și informativ al clădirii,
- amenajare grupuri sanitare pentru public ce cuprind grupuri sanitare pentru persoane cu deficiente locomotorii,
- învelitoarea acoperișului clădirii de călători existente (șarpantă sau terasă) va fi înlocuită cu una nouă din țiglă metalică plastifiată; în cazul învelitoarei de tip terasă, aceasta va fi desfăcută și refăcută în întregime,
- parazăpezi pentru protecția împotriva căderii zăpezii de pe învelitoare,
- fereastra de la ghișeul de bilete va fi prevăzută cu folie antiefracție, microfon și casetă de transfer integrată în glaful ghișeului,
- ferestrele și ușile vor avea geam transparent sau mat,
- pardoselile și pavajele exterioare și interioare se vor realiza în funcție de destinația încăperilor din materiale rezistente la uzură, antiderapante și ușor de întreținut (gresie, piatră naturală, parchet laminat, PVC antistatic, pardoseală tehnologică, etc.); treptele scărilor vor fi prevăzute cu marcaj vizual pe muchia treptei,
- hidroizolație sub pardoseală la toate grupurile sanitare,
- pereții interiori vor fi tencuiți, gletuiți și zugrăviți cu vopsele lavabile sau finisaje cu placaje ceramice în funcție de destinație,
- în majoritatea spațiilor se vor prevedea plafoane suspendate (gips-carton, fibre minerale sau aluminiu) pentru mascarea diverselor conducte și paturi de cabluri (instalații de telecomunicații, cablare structurată, instalații sanitare, instalații termice, etc.), tavanele din încăperile care nu au prevăzut plafon fals vor fi tencuite, gletuite și zugrăvite cu vopsele lavabile.

Lucrările de rezistență la clădiri implică:

- consolidarea fundațiilor prin cămășuire cu beton armat de 20 cm grosime pe ambele părți,
- cămășuirea tuturor pereților structurali din zidărie pe ambele fețe,
- injectarea fisurilor din zidărie cu mortar de ciment,
- realizarea de centuri din beton armat la fiecare nivel,
- înlocuirea planșeelor complet compromise cu planșee din beton armat.

Reabilitarea clădirilor existente cuprinde următoarele etape principale:

- se decopertează elementele ce se consolidează (îndepărtarea straturilor de finisaj sau de beton degradat);
- se curăță de praf și de alte impurități rezultate;
- se montează armăturile;
- se aplică betonul sau mortarul prin torcretare sau turnare în cofraje speciale cu buzunare;
- se execută lucrările de tâmplărie, zidărie, zugrăveli, finisaje.

Clădirile de călători vor fi dotate cu: pictograme de informare, bănci pentru călători, recipiente colectare selectivă a deșeurilor, dotări PSI - extincitoare cu pulbere și CO₂, ștergătoare de picioare cu grătar, jardiniere.

Clădirile CED vor fi dotate cu: recipiente colectare selectivă a deșeurilor, dotări PSI - extincitoare cu pulbere și CO₂, ștergătoare de picioare cu grătar, jardiniere.

A.2. Reabilitare stație tracțiune (Cernele)

Datorită lucrărilor de înlocuire a echipamentului electric exterior și interior din incinta stației de tracțiune Cernele sunt necesare următoarele lucrări:

- construcțiile exterioare noi pentru: stâlpii și suportii de metal pentru susținerea echipamentului electric exterior, fundațiile transformatoarelor întrerupătoarelor,

canalele de cabluri. Se vor demonta toate construcțiile exterioare existente și se vor realiza construcții noi de metal.

- lucrări de reabilitare a gardului existent al substației de tracțiune,
- fundații din beton armat pentru container, cu dimensiunile de 8x8m și o suprafață de 64m²;
- blocul de comandă existent se va păstra ca amplasament și compartimentare (camera de comandă, atelier + magazie, camera de acumulare).

Apele pluviale din cuvele transformatoarelor vor fi preluate cu ajutorul unei rețele de canalizare nou prevăzută, epurate local cu ajutorul unui separator de nămol și hidrocarburi și deversate (gravitațional sau prin intermediul unei stații de pompare) la un emisar natural sau rețea de canalizare.

Apele pluviale infiltrate în canalele de cabluri prin rosturile neetanșe ale capacelor vor fi preluate și evacuate împreună cu apele pluviale din cuvele transformatoarelor, după ce au fost epurate în prealabil.

Reabilitare/refacere construcții conexe

Pe lângă reabilitarea clădirilor de călători și CED în proiect au fost prevăzute și alte clădiri de reabilitat (district, locuințe de serviciu, anexe, cabine manevra, etc.), conform recomandărilor expertizei tehnice.

Clădiri noi

Clădiri noi de călători și CED

În stațiile de cale ferată Slatina Timiș și Iablanița și halta de mișcare Ciochiuța se vor realiza clădiri de călători și clădiri CED noi cele existente se demolează fiind afectate de modificarea dispozitivului de linii.

Lucrările la clădirile de călători din stațiile Filași, Orșova și Băile Herculane sunt incluse în proiectul "Modernizare/reabilitare a 47 de stații de cale ferată din România".

Clădiri de călători și CED noi sunt prevăzute în stația nouă de cale ferată Prunișor.

Clădiri de călători noi sunt prevăzute în Punctele de oprire Poarta și Strehaia.

În punctul de oprire Strehaia, clădirea de călători se demolează, deoarece este afectată de modificarea dispozitivului de linii.

Clădirile de călători și CED proiectate vor răspunde cerințelor europene de siguranță la seism, factori climatici, siguranță în exploatare și la incendiu, asigurând servicii pentru călători și spații specifice activităților feroviare, inclusiv spații necesare instalațiilor CED și TTR.

Clădirea de călători și CED proiectată, cu regim de înălțime parter și etaj, are formă dreptunghiulară. Structura de rezistență va fi alcătuită din stâlpi la intersecțiile pereților de zidărie ai parterului și planșeu (grinzi, centuri și placă) din beton armat monolit.

Clădirea va fi dispusă cu latura lungă paralelă cu liniile de cale ferată și va cuprinde funcțiunile specifice acestor clădiri: sala de așteptare, birouri, grupuri sanitare, spații anexe (centrala termică).

Clădirea de călători și CED proiectată are acoperișul tip șarpantă din lemn, cu învelitoarea din țigla metalică plastifiată, colectarea apelor realizându-se prin jgheaburi și burlane din tablă plastifiată cu instalații de degivrare.

Fațadele clădirii de călători și CED proiectată vor fi prevăzute cu sistem termoizolant din polistiren extrudat, peste care sunt prevăzute tencuieli structurate sau placaje cu cărămidă aparentă.

Tâmplăria exterioară este din aluminiu cu geam termoizolant, iar tâmplăria interioară este din aluminiu.

Clădirea de călători și CED proiectată va fi dotată cu: pictograme de informare, bănci pentru călători, recipienti colectare selectivă a deșeurilor, dotări PSI - extincatoare cu pulbere și CO₂, ștergătoare de picioare cu grătar, jardiniere.

Lucrările de construire a unor clădiri noi implica următoarele etape de execuție:

- săparea gropii pentru fundația clădirii, cu sprijinirile necesare;
- turnarea fundațiilor clădirii;
- realizarea umpluturilor în jurul fundației clădirii;
- montare de cofraje metalice sau de lemn pe pozițiile necesare pe eșafodaje (în cadrul șantierului din amplasamentul construcției);
- montarea armăturilor și turnarea betonului;
- se execută lucrările de tâmplărie, zidărie, zugrăveli, finisaje.

Clădire noua Centru de Control Operațional (CCO)

În stația de cale ferată Craiova s-a propus o clădire nouă Centru de Control Operațional (CCO) cu parter și 2 etaje dispusă în apropierea cap Y al stației.

Clădire are forma dreptunghiulară cu dimensiunile 24.70 x 30.00m și are o suprafață construită de 740 m².

Pereții exteriori sunt termoizolați cu polistiren. Finisajul exterior al întregii clădiri este realizat din tencuieli decorative. Pe conturul clădirii este executat un soclu din tencuială decorativă granulată.

Structura de rezistență este realizată din cadre și planșee de beton armat, închiderile fiind realizate din zidărie de cărămidă eficientă și respectiv cele ușoare interioare de gips-carton.

Fundația este de tip rețea de grinzi din beton armat, iar sistemul structural este din stâlpi și grinzi din beton armat, cu pereți de închidere din cărămidă eficientă.

Învelitoarea este de tip terasă, colectarea apelor meteorice realizându-se prin intermediul a 8 receptori terasă cu parafrunzare.

Alimentarea cu apă și evacuarea apelor uzate; instalații sanitare

Instalația de alimentare cu apă rece de consum va fi comună cu instalația pentru combaterea incendiilor la interior.

Se păstrează pe cât posibil, din punctul de vedere al poziționării, racordurile existente la rețele exterioare de apă și canalizare, acolo unde acestea există.

Alimentarea cu apă se va face:

- de la rețeaua publică de alimentare cu apă existentă în apropierea stației pentru clădirile de călători din stațiile de cale ferată: Ișalnița, Strehaia, Armeniș, Balta Sărată și clădirile CED din stațiile cf Ișalnița, Strehaia, Orșova, Armeniș, Balta Sărată, și clădirea CCO din stația de cale ferată Craiova.
- de la un puț forat, nou prevăzut, echipat cu pompă submersibilă în haltele de mișcare Coțofeni, Răcari, Topleț, Domașnea Cornea, Teregova, Ciochiuța și stațiile Slatina Timiș și Iablanita.
- prepararea apei calde menajere în clădiri (toate clădirile au o arie mai mare de 100 m²) se va face cu pompe de căldură.

Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatori se va face:

- la rețeaua de canalizare existentă, în localitățile unde există rețea de canalizare publică,
- la un rezervor etanș vidanjabil, nou prevăzut în stațiile c.f. și haltele de mișcare unde nu există rețele publice de canalizare.
- apele pluviale de pe acoperișul clădirii de călători vor fi colectate și evacuate la rețeaua de canalizare a orașului.

- peroanele vor avea pante de scurgere a apelor meteorice de 1% spre linii, ele fiind preluate de drenurile ce se vor executa în lungul peroanelor.

Pentru preluarea apelor pluviale de pe copertine se va prevedea o rețea de canalizare, nou prevăzută, îngropată, formată din tuburi de polietilenă de înaltă densitate gofrate și cămine de vizitare. Au fost prevăzute jgheaburi longitudinale pe întreaga lungime a copertinei și burlane din fontă maleabilă pentru colectarea apelor pluviale, cu instalații de degivrare.

Evacuarea apelor pluviale se va face la rețeaua de canalizare (acolo unde există) sau la un receptor natural existent în apropiere punctului de deversare a rețelei nou prevăzute.

Evacuarea apelor accidentale de pe pardoseala tunelului pietonal se face cu ajutorul unei pompe submersibile montată într-un cămin de vizitare. Evacuarea apelor se face la un cămin de vizitare amplasat în apropierea tunelului pietonal.

Apa pluvială de pe acoperișul pasarelei pietonale va fi preluată cu ajutorul unor receptoare de terasă și va fi direcționată la rețeaua de canalizare nou prevăzută, amplasată subteran, în lungul peroanelor.

Grup sanitar exterior nou

În stațiile de cale ferată Cernele, Gura Motrului Hm, Drobeta Turnu Severin Mărfuri, Drobeta Turnu Severin Est Hm existenta, Valea Cernei, Mehadia Noua clădirile WC se demolează – fiind în stare avansată de degradare vor fi înlocuite cu un grup sanitar exterior.

Grupul sanitar exterior nou va cuprinde două grupuri sanitare și un grup sanitar pentru persoanele cu deficiențe locomotorii destinat și îngrijirii copiilor mici cu suprafața de 51,00m².

Grupul sanitar exterior nou este o construcție parter executată din zidărie portanta din cărămidă cu goluri în grosime de 30 cm, izolată la exterior cu termoizolație din polistiren expandat.

Finisajele, corespunzătoare destinației, de calitate superioară, cu aspect plăcut și ușor de întreținut: pardoseli din gresie superioară, placaje cu faianță la pereți, placări cu cărămidă aparentă la exterior. Tâmplăria este din aluminiu cu geam termoizolant.

Acoperișul este tip șarpantă din lemn, cu învelitoare din țiglă metalică plastifiată, jgheaburi și burlane din tablă plastifiată cu instalații de degivrare.

Grupul sanitar exterior nou, va fi dotat cu instalații sanitare interioare, apă caldă menajeră fiind asigurată de la o centrală termică amplasată într-un spațiu special amenajat.

Apele pluviale vor fi deversate la teren.

Instalații termotehnologice

Pentru prepararea agentului termic necesar încălzirii/răcirii clădirilor se vor folosi pompe de căldură.

Se va realiza o instalație nouă de încălzire cu radiatoare din oțel, tip panou.

În încăperile unde există degajări de căldură de la aparatele de lucru, în birouri, în sălile de așteptare precum și unde se lucrează în permanență se vor prevedea ventiloconvectoare de perete/plafon, aparate cu funcție de răcire și încălzire, iar deasupra ușilor de acces în holul public aferent clădirii de călători se vor prevedea perdele de aer cald.

Pentru încălzirea spațiilor din clădirea OCC este prevăzută o pompă de căldură cu corpuri statice, ventiloconvectoare, conducte de distribuție din oțel, instalație care va fi alimentată cu agent termic apă caldă.

Instalație de climatizare este compusă din două chillere (unul în funcție și unul de rezervă), unitate de tratare a aerului, conducte pentru distribuția primară și pentru evacuarea aerului, dulapuri de climatizare (tip CRAC unit) în camerele cu echipamente și

electroalimentare și ventilo-convectoare în toate celelalte încăperi, instalație de ventilare mecanică în camera grupului electrogen.

Pentru asigurarea volumului de aer necesar ventilării camerei grupului electrogen s-a prevăzut o instalație de ventilare mecanică.

La grupul sanitar exterior se va realiza o instalație de încălzire cu radiatoare din oțel, tip panou. Agentul termic este furnizat de o centrală termică ce va funcționa cu combustibil gazos sau energie electrică.

Instalații electrice

Lucrările de instalații electrice constau în demontarea instalațiilor electrice existente și realizarea de lucrări noi pentru:

- instalații electrice de iluminat normal și de siguranță,
- instalații electrice pentru prize și cablare structurată,
- instalații electrice de forță,
- instalații electrice grup electrogen,
- instalație de paratrăsnet și legare la pământ.

Grupul electrogen prevăzut are pornire automată și constituie sursă de alimentare de rezervă.

Pentru dezvoltarea și promovarea de noi concepte și tehnologii pentru energie verde regenerabilă, la nivelul acoperișului clădirilor de călători și CED se vor integra, în concordanță cu arhitectura propusă, panouri fotovoltaice pentru producerea energiei electrice.

Instalațiile electrice de forță sunt prevăzute pentru alimentarea instalațiilor de climatizare, perdelelor de aer și a electropompelor.

Sistemele de producere a energiei electrice regenerabile vor respecta reglementările tehnice în vigoare astfel încât să se poată injecta excesul de energie electrică în rețea.

Pentru clădirea nouă CCO din stația Craiova se va prevedea un sistem de detecție și alarmare la incendiu, compus din centrala de detecție și alarmare, elementele de detecție ale incendiului manuale și automate (butoane, detectori de fum, detectori de temperatură, detectori combinați fum-temperatură) precum și de elementele de alarmare (sirene, lampă flash roșie).

Pentru iluminatul peronelor se folosesc corpuri de iluminat LED pentru exterior montate pe stâlpi din metal cu înălțimea de 4,00 m, alimentarea cu energie electrică în zona peronului se face cu cabluri nearmate din cupru montate îngropat și protejate în țevă tip PEID.

Învelitoarea copertinelor de la peroane va fi de tipul —acoperiș fotovoltaic” cu zona centrală din policarbonat.

Iluminatul pasarelei pietonale, tunelului pietonal se va face cu corpuri de iluminat LED cu aprindere sigură.

Pasarelele vor avea închideri laterale cu tablă perforată și policarbonat compact prevăzut cu grile de ventilație pe toată lungimea pasarelei, acoperișul fiind dotat cu panouri fotovoltaice.

Pentru zona de parcare din piața gării este prevăzut un iluminat exterior. Acesta se realizează cu corpuri de iluminat pentru exterior montate pe stâlpi metalici.

Pentru iluminatul exterior în zona macazurilor se folosesc corpuri de iluminat LED pentru exterior montate pe stâlpi din beton cu înălțimea de 10,00 m. Cablurile electrice între stâlpi vor fi cabluri de energie armate din cupru montate îngropat în șanț pe pat de nisip. Alimentarea cu energie electrică a instalației de iluminat în zona macazurilor cap X și cap Y se face din tabloul de iluminat exterior al stației.

Pentru iluminatul trecerilor la nivel auto, amplasate în afara stațiilor, se folosesc corpuri de iluminat LED pentru exterior montate pe stâlpi din beton cu înălțimea de 10,00 m.

Comanda iluminatului se face automat prin intermediul unei fotocelule electrice amplasată pe tabloul TD.

Alimentarea cu energie electrică pentru iluminatul trecerilor la nivel din interiorul stațiilor se face din instalația de iluminat exterior din zona macazurilor.

Peroane

Prin proiect au fost prevăzute lucrări de demolare a peroanelor existente în stații și halte de mișcare și realizarea de peroane noi.

Peronul de la linia 1, se va supraînălța pe o lungime de 150 – 250 m. Excepție fac stațiile Topleț unde peronul liniei 1 va avea 40 m lungime și Mehadia Veche unde peronul liniei 1 va avea lungimea de 100 m.

Peroanele intermediare în stațiile și haltele de mișcare existente vor avea o lățime minimă de 3,00 m și o lungime de 250 m, mai puțin în stațiile: Craiova, Drobeta Turnu Severin și Orșova unde peroanele se refac la lungimea celor existente.

Peroanele proiectate vor fi realizate din elemente prefabricate de beton armat tip zid de sprijin (ZP) așezate pe fundații din beton, prin intermediul unui strat de mortar.

În stația Craiova peroanele intermediare au lungimi de 340 m și 240 m.

Lucrările la peronul de la linia 1 din stația Filiași Orșova și Băile Herculane sunt incluse în proiectul ”Modernizare/reabilitare a 47 de stații de cale ferată din România”.

În stația nou proiectată Prunișor se vor realiza trei peroane, unul în fața clădirii de călători și două intermediare.

În stația Drobeta Turnu Severin peronul intermediar are o lungime de 400 m și o lățime de 6 m pentru a asigura gabaritul necesar pentru pasarela pietonala nou proiectată.

În stația Orșova peroanele intermediare au lungimea de 400 m și lățime de 3 m.

Lucrările la peronul liniei 1, din stația Băile Herculane, va fi reabilitat, unde stratul de uzură realizat din plăci va fi înlocuit cu același tip de plăci ceramice antiderapante, iar cele existente aflate în stare bună se vor refolosi la lucrare.

În punctele de oprire existente peroanele vor fi demolate.

În punctele de oprire existente și în cele nou proiectate, pe linie dublă, se vor realiza două peroane, de o parte și de alta a liniilor directe, iar pe linia simplă, se va realiza un peron.

Pe toată suprafața peroanelor se va turna un strat de uzură din asfalt colorat în masă. Lucrările de construire a peroanelor se execută după următoarea tehnologie generală:

- concomitent cu execuția lucrărilor de terasamente, se amenajează suprafețele de montaj al peroanelor;
- se execută gropile fundațiilor pentru stâlpii copertinelor și pilelor pasarelelor sau gropile pentru execuția pasajelor pietonale subterane, după caz;
- se toarnă fundațiile stâlpilor de copertine și ale pilelor pasarelelor/se realizează structurile pasajelor pietonale subterane, inclusiv gurile de acces ale acestora;
- se montează dalele peroanelor și se plantează stâlpii copertinelor;
- se execută copertinele și structurile pasarelelor;
- se realizează căile de acces ale publicului la peroane, pasarele și pasaje pietonale subterane;
- se realizează lucrările de finisaj arhitectural la peroane, copertine, pasarele și pasaje pietonale subterane.

Treceri la nivel pietonale

Pentru accesul călătorilor se vor amplasa treceri de nivel pietonale la ambele capete ale peroanelor de la linia 1 și peroanelor intermediare, constând în racordarea peroanelor între ele.

Copertine

În stația de cale ferată Craiova, în care există copertine, acestea se vor reabilita. Lucrările de reparații constau în înlocuirea în totalitate a învelitorii, jgheburilor și burlanelor.

Suprastructura copertinelor va fi alcătuită din stâlpi metalici, grinzi transversale cu secțiune variabilă, pane longitudinale și contravântuiri orizontale la nivelul învelitorii.

În stațiile de cale ferată în care nu există copertine: Cernele, Ișalnița, Filiași, Strehaia, Drobeta Tr. Severin Mărfuri, Drobeta Turnu Severin, Orșova, Băile Herculane, Iablanita, Crușovăț, Balta Sărata și în halele de mișcare: Coțofeni, Răcari, Gura Motrului, Butoiești, Ciochiuța, Igiroasa, Gura Văii, Vârciorova, Valea Cernei, Mehadia noua, Domașnea Cornea, Teregova, Vălișoara, pentru protecția împotriva ploii și a zăpezii, s-au prevăzut copertine la peronul de la linia 1 și la peroanele intermediare, cu o lungime de 150,00 m.

În stațiile Târna, Topleț, Mehadia Veche, pentru protecția împotriva ploii și a zăpezii s-au prevăzut copertine la peroanele intermediare cu o lungime de 150,00 m.

În stațiile de cale ferată Slatina Timiș și Armeniș nu s-au prevăzut copertine.

Tunel pietonal existent

În stațiile Craiova și Cernele pentru tunelul pietonal existent s-au prevăzut lucrări de reparații și înlocuire a finisajelor.

Finisajele tunelului vor consta din: placare ceramică la pereți, iar pentru pardoseli și scări placare ceramică antiderapantă.

Finisajele tunelului vor fi ușor de întreținut: placare faianță ceramică la pereți, iar pentru pardoseli și scări placare gresie ceramică antiderapantă. Marginile treptelor vor avea striuri antiderapante având rolul și de marcaje vizuale. Balustradele de protecție și mâna curenta vor fi din oțel inoxidabil, proiectate în conformitate cu cerințele UIC. Persoanele cu dizabilități locomotorii vor putea utiliza platformele elevatoare amplasate pentru accesarea cu ușurință a fiecărui peron în parte.

Pentru persoanele cu deficiențe fizice (de vedere, de auz sau cu dizabilitati locomotorii) se prevăd o serie de măsuri care înlesnesc accesul (scări – benzi antiderapante, benzi de ghidaj tactil, benzi și suprafețe de avertizare tactilă).

În stația nouă de cale ferată Prunișor a fost prevăzut un tunel pietonal nou pentru accesul pietonilor la peroane.

Tunelul pietonal va fi amplasat în zona mediană a peroanelor. Acesta are o ieșire simplă cu o singură scară la peronul 1 și câte o ieșire dublă la peroanele intermediare.

Pasarela pietonală

În stația Drobeta Turnu Severin accesul publicului dinspre oraș în clădirea de călători se realizează și prin intermediul a două pasarele pietonale existente.

Accesul din clădirea de călători la pasarela nouă propusă, ce va fi amplasată pe peronul dintre liniile 2 și 3, în lungul liniilor c.f. se va face prin intermediul a două pasarele–sosiri și plecări; aceste două pasarele nouă propuse sunt în prelungirea celor două pasarele care fac legătură între oraș și clădirea de călători la nivelul etajului 2.

Pasarela de acces public din stația Drobeta Turnu Severin va fi amplasată în lungul liniilor de cale ferată, suprastructura fiind realizată din stâlpi metalici.

Fundație container CE

În stațiile și halele de mișcare: Cernele, Ișalnița, Coțofeni, Răcari, Filiași, Gura Motrului, Butoiești, Strehaia, Târna, Igiroasa, Drobeta Turnu Severin Est (nouă), Drobeta Turnu Severin, Gura Văii, Vârciorova, Orșova, Valea Cernei, Topleț, Băile Herculane, Mehadia Nouă, Mehadia Veche, Iablanita, Crușovăț, Domașnea Cornea, Teregova, Armeniș,

Vălișoara și Balta Sărată sunt amplasate clădiri container CE, cu dimensiuni de aproximativ 6,00 m x 24,00 m.

Clădirea container are fundații din beton armat continue sub pereții clădirii, sub adâncimea minima de îngheț. Fundațiile și placa pardoseală vor avea sub ele un strat de beton de egalizare.

Piața gării (zona teren cf) în stația nouă de cale ferată Prunișor

În vecinătatea clădirii de călători nou proiectate se vor amenaja circulații pietonale, auto și spații verzi.

Se vor amenaja:

- trotuare și platforme pietonale care asigură accesul tuturor categoriilor de pietoni - inclusiv a celor cu dificultăți motorii.
- rampe de acces pentru persoanele ce se deplasează în scaun cu roțile, pentru traversarea porțiunilor de teren denivelate, unde în prezent se află trepte sau pante dezorganizate.

În aceste zone se va amplasa mobilier stradal, bănci și banchete, recipiente colectare selectiva a deșeurilor coșuri de gunoi, jardiniere, stative pentru biciclete.

Se va amenaja o parcare atât pentru personalul stației, publicul călător și pentru persoane cu deficiențe.

În zonele adiacente circulațiilor pietonale, parcajelor și acceselor în clădire se vor amenaja zone cu spații verzi prin așternere de pământ vegetal și plantări de gazon și arbuști ornamentali.

Depozitarea deșeurilor se va realiza în europubele amplasate pe o dală de beton, împrejmuită cu gard din plasă din sârmă, adiacentă clădirii, care va fi dotată cu instalație de spălare a platformei și colectare a apei uzate.

Instalația de spălare a platformei de depozitare a deșeurilor va fi alimentată de la rețeaua de alimentare cu apă a clădirii de călători.

Demolare construcții

În toate stațiile, haltele de mișcare și punctele de oprire persoanele existente se vor demola.

Clădirile de călători și clădirile CED afectate de modificarea dispozitivului de linii sunt în următoarele stații: stația cf Slatina Timiș, halta de mișcare Ciochiuța, punct oprire Strehaia, stația de cale ferată Iablania, halta de mișcare Poarta.

În tabelele următoare sunt prezentate tipurile de lucrări proiectate în stațiile și halte de cale ferată, lucrări proiectate la instalațiile sanitare, electrice și termice, panouri fotovoltaice prevăzute în stații și halte precum și suprafețele de teren ce se vor amenaja ca spații verzi și parcări.

Tabel - Tipurile de lucrări civile proiectate în stațiile de cale ferată

Nr crt	Stația/ Halta	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
<i>Județul Dolj</i>				
1.	Craiova	Copertina, Tunel pietonal, Peroane	Reabilitare	13km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Gard de protecție între linii	Construcție nouă	
2.	Craiova Triaj hc.	Peroane	Reconstrucție	12,5 km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
3.	Cernele	Clădire călători, Substație tracțiune	Reabilitare	7km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului

Nr crt	Stația/ Halta	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine, Grup sanitar	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
		Tunel pietonal, Cabina de manevră, Locuință serviciu, Clădire CED	Reabilitare	
4.	Ișalnița hc	Peroane	Reconstrucție	2840m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
5.	Ișalnița	Clădire călători Clădire CED Grup sanitar	Reabilitare	1700m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
6.	Almăj h.	Peroane	Reconstrucție	2400m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
7.	Coțofeni hm	Clădire călători + CED Grup sanitar	Reabilitare	2500m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
8.	Brădești h	Peroane	Reconstrucție	980m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
9.	Răcari Hm	Clădire călători Clădire CED	Reabilitare	1000m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
10.	Canton 282 h	Peroane	Reconstrucție	1300m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
11.	Filiași	Clădire CED Clădire poliție TF, Clădire District, Clădire TTR	Reabilitare	2100m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
Județul Mehedinți				
12.	Gura Motrului Hm	Clădire călători +CED Clădire District LC	Reabilitare	20m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
		Container CE	Nou	
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
13.	Butoiești Hm	Clădire călători + CED Clădire District	Reabilitare	300m față de ROSCI0366-Râul Motru
		Container CE	Nou	
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
14.	Lunca Banului hc	Peroane	Reconstrucție	15m față de ROSCI0366-Râul Motru
		Copertine refugiu	Construcție nouă	

Nr crt	Stația/ Halta	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
		Clădire Călători + CED	Reabilitare	
15.	Strehaia	Clădire călători Clădire CED	Reabilitare	700m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
16.	Strehaia hc.	Clădire Călători+ CED, Peroane, Copertine refugiu	Construcție nouă	600m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
17.	Ciochiuța Hm	Cădire Călători + CED, Peroane, Copertine	Construcție nouă	800m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
18.	Tâmna	Clădire călători + CED Locuință de serviciu	Reabilitare	4000m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
19.	Igiroasa Hm	Clădire călători +CED Grup sanitar	Reabilitare	330m față de ROSCI0432 Prunișor
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
20.	Prunișor	Clădire Călători + CED, Peroane, Tunel pietonal, Gard de protecție între linii, Copertine	Construcție nouă	500m față de ROSCI0432 Prunișor
21.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	Clădire călători +CED Clădire anexă	Reabilitare	4000m față de ROSC0420 Oprănești
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine, Grup sanitar	Construcție nouă	
22.	Drobeta Tr. Severin Est Hm	Clădire călători + CED	Reabilitare	5500m față de ROSC0420 Oprănești
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertină refugiu	Construcție nouă	
23.	Drobeta Tr. Severin	Clădire călători	Reparații+ igienizare	5000m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
		Peroane Pasarele existente	Reabilitare	
		Container CE	Nou	
		Copertine, Pasarela pietonală Gard de protecție între linii	Construcție nouă	
24.	Dinamica h	Peroane	Reconstrucție	2600m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
		Clădire canton	Reabilitare	
25.	Gura Văii Hm	Clădire călători +CED	Reabilitare	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	

Nr crt	Stația/ Halta	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
				RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier și 30m față de RONPA0615 Valea Oglănicului
26.	Jidoștița h	Peroane	Reconstrucție	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
Județul Caraș Severin				
27.	Vârciorova Hm	Clădire călători+ CED	Reabilitare	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier și 20m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
28.	Ilovița h	Peroane	Reconstrucție	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier și 400m față de RONPA0624 Dealul Duhovnei
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
29.	Șantier Naval h	Peroane	Reconstrucție	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
30.	Orșova	Clădire CED, Peroane	Reabilitare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
31.	Valea Cernei Hm	Clădire călători+ CED Locuință de serviciu	Reabilitare	600m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine, Grup sanitar	Construcție nouă	
32.	Topleț Hm	Clădire călători Clădire CED	Reabilitare	2400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 3500m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
33.	Băile Herculane	Clădire anexă	Reabilitare	20m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 250m față de RONPA0312 Iardașița și 500m față de RONPA0313
		Peroane	Reabilitare/ Reconstrucție	
		Container CE	Nou	

Nr crt	Stația/ Halta	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
		Copertine	Construcție nouă	Belareca, 4900m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți, 500m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
34.	Mehadia Noua Hm	Clădire călători+ CED Locuință de serviciu	Reabilitare	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 550m față de RONPA0313-Belareca, 5000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine, Grup sanitar	Construcție nouă	
35.	Mehadia Veche Hm	Clădire călători +CED	Reabilitare	1400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 1000m față de RONPA0313-Belareca, 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
36.	Iablanița	Peroane Clădire CED, Clădire călători	Reabilitare	5800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 900 față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
37.	Crușovăț	Clădire călători + CED	Reabilitare	9500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
38.	Cornea hc	Peroane	Reconstrucție	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei si ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
39.	Domașnea Cornea Hm	Clădire călători Clădire CED, Clădire District	Reabilitare	8200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
40.	Luncavița h	Peroane	Reconstrucție	8000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
		Clădire canton	Reabilitare	
41.	Poarta Hm	Peroane	Reconstrucție	5500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
42.	Teregova Hm	Clădire călători Clădire District, Clădire CED	Reabilitare	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
		Container CE	Nou	
43.	Armeniș	Clădire călători Clădire CED	Reabilitare	200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	

Nr crt	Stația/Halta	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
		Container CE	Nou	
44.	Slatina Timiș	Clădire călători + CED Copertine	Construcție nouă	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Peroane	Reconstrucție	
		Clădire District	Reabilitare	
45.	Vălișoara Hm	Clădire Călători + CED Locuință de serviciu	Reabilitare	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Peroane	Reconstrucție	
		Container CE	Nou	
		Copertine	Construcție nouă	
46.	Petroșnița h	Peroane	Reconstrucție	470m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Copertine refugiu	Construcție nouă	
47.	Valea Timișului h	Copertine refugiu	Construcție nouă	170m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		Peroane	Reconstrucție	
		Clădire Călători + CED	Reabilitare	
48.	Balta Sărată	Clădire Călători	Reabilitare	2700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3200m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
		Clădire CED	Reabilitare	
		Peroane	Reconstrucție	
		Copertine	Construcție nouă	
49.	Caransebeș h	Container CE	Nou	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3800m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
		Peroane	Reconstrucție	
		Clădire Călători	Reabilitare	
		Copertine refugiu	Construcție nouă	

Tabel - Tipurile de lucrări la instalațiile sanitare, electrice și termice

Nr. crt.	Stația/Halta	Tip construcție	Tip Lucrări		
			Sanitare	Electrice	Termice/ventilație
Județul Dolj					
1.	Craiova	Tunel pietonal	Evacuare ape accidentale în rețeaua de canalizare, Alimentare cu apa de la rețea	Corpuri iluminate LED	-
		Copertină	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Acoperiș fotovoltaic	-
		Peroane		Corpuri iluminate LED	-
2.	Craiova Triaj hc.	Peroane	Apele pluviale (convențional curate) vor fi deversate la teren	Corpuri iluminate LED	-
		Copertine refugiu			-
3.	Cernele	Clădire călători	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etanș vidanjabil	Corpuri iluminate LED	Pompă de căldură aer - apă
		Substație tracțiune + container metalic	Apele pluviale epurate și deversate prin pompare la teren	Instalații electrice	Instalație climatizare
		Peroane	Evacuare ape pluviale la teren sau emisar	Corpuri iluminate LED	-

		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-	
		Clădire CED	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă	
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație	
		Grup sanitar	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație	
		Tunel pietonal	Fără instalații	Corpuri de iluminat LED	-	
		Locuință serviciu	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-	
4.	Ișalnița	Clădire călători	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă	
		Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-	
		Copertine refugiu				-
		Grup sanitar	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație	
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație	
		Clădire CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă	
5.	Almăj h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-	
		Copertine refugiu			-	
6.	Coțofeni Hm	Clădire călători + CED	Alimentare cu apa - Put forat.		Pompă de căldură aer - apă	
		Grup sanitar	Canalizare – Rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație	
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație	
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-	
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-	
7.	Brădești h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-	
		Copertine refugiu			-	
8.	Răcari Hm	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă	
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație	
		Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă	
		Grup Electogen		Sursă alimentare	Instalație	

				de rezervă	ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
9.	Canton 282 h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu		Corpuri de iluminat LED	-
10.	Filiași	CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă Centrală termică - electrică + ventilație
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	
		Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezerva	Instalație ventilație
		Clădire poliție TF	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
		Clădire district TTR	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
		Clădire district & LE	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
Județul Mehedinți					
11.	Gura Motrului Hm	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Clădire District LC	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-
12.	Butoiești Hm	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
13.	Lunca Banului hc	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu		Corpuri de iluminat LED	-
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație

		Clădire Călători +CED	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
14.	Strehaia	Clădire călători	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Clădire CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație
15.	Strehaia hc.	Clădire Călători	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
16.	Ciochiuța Hm	Cădire Călători +CED	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
17.	Tâmna	Clădire călători	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Clădire CED	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Anexa Post Trafo	Nu este cazul	Corpuri de iluminat LED	-
		Clădire locuință	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-
18.	Igiroasa Hm	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație

		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
19.	Prunișor	Clădire Călători + CED+ TTR	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Tunel pietonal	-	Corpuri de iluminat LED	-
20.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri.	Clădire călători +CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup sanitar	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație
		Clădire Exploatare	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
21.	Drobeta Tr. Severin Est Hm	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertină refugiu		-	
22.	Drobeta Tr. Severin	Clădire călători	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Lift	-	-	-
		Pasarela pietonală	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Alimentare tabloul TG din clădirea călători	-
		Pasarele existente			-
23.	Dinamica h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-

24.	Gura Văii Hm	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
25.	Jidoștița h	Peroane	-	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu	-		-
26.	Vârciorova Hm	Clădire călători+ CED	Alimentare cu apă - puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
27.	Ilovița h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
28.	Șantier Naval h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
29.	Orșova	CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
Județul Caraș Severin					
30.	Valea Cernei Hm	Clădire călători+ CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă Centrală termică – electrică + ventilație
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
31.	Topleț Hm	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi	Corpuri de	-

			deversate la teren	iluminat LED	
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
32.	Băile Herculane	Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Anexa	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
33.	Mehadia Noua Hm	Clădire călători+ CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
34.	Mehadia Veche Hm	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
35.	Iablanțița	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Clădire CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
36.	Crușovăț	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație

		Grup sanitar	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație
37.	Cornea hc	Peroane Copertine refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	- -
38.	Domașnea Cornea Hm	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
39.	Luncavița h	Peroane Copertine refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	- -
40.	Poarta Hm	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
41.	Teregova Hm	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	-
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
42.	Armeniș	Clădire călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Clădire CED			
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Stâlpi de iluminat	-
		Copertina		Acoperiș fotovoltaic	
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
43.	Slatina Timiș	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
44.	Vălișoara Hm	Clădire Călători + CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Grup Sanitar		Corpuri de	Centrală termică

			vidanjabil	iluminat LED	- electrică + ventilație
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
45.	Petroșnița h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
46.	Valea Timișului Hm	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Clădire Călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
		Clădire CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Pompă de căldură aer - apă
	Anexe (Magazie si Grup Sanitar)	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-	
47.	Balta Sărată	Clădire Călători	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Climatizare multisplit tip VRF Pompă de căldură aer - apă
		Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Clădire CED	Alimentare cu apă- puț forat; Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Climatizare multisplit tip VRF Pompă de căldură aer - apă
		Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică – electrică + ventilație
48.	Caransebeș haltă h	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
		Copertine refugiu			-
		Grup Electrogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
		Clădire Călători	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Climatizare multisplit tip VRF. Pompă de căldură aer - apă

Tabel – Stațiile/haltele de mișcare în care se vor amplasa panouri fotovoltaice și suprafețele corespunzătoare

Denumire stație / haltă	Obiecte pe care se vor amplasa panouri fotovoltaice	Suprafața (m ²)
Craiova	Copertine existente	1400
	Copertine noi	1800
Craiova Triaj hc.	Copertine refugiu	36
Cernele	Copertine mari	1350
Ișalnița hc.	Copertine refugiu	36
Ișalnița	Copertine mari	1350
Almăj h.	Copertine refugiu	36
Coțofeni hm.	Copertine mari	1350
Brădești h.	Copertine refugiu	36
Răcari Hm.	Copertine mari	1350
Canton 282 h.	Copertine refugiu	36
Filiași	Copertine mari	1350
Gura Motrului Hm.	Copertine mari	1350
Butoiești Hm.	Copertine mari	1350
Lunca Banului h.	Copertine refugiu	36
Strehaia	Copertine mari	1350
Strehaia hc.	Clădire de călători	90
	Copertine refugiu	36
Ciochiuța hm.	Clădire de călători și CED	360
	Copertine mari	1350
Târna	Copertine mari	1350
Igiroasa hm.	Copertine mari	900
Prunișor	Clădire de călători și CED	360
	Copertine la peroane late	2700
Drobeta Tr. Severin Mărfuri	Copertine mari	900
Drobeta Tr. Severin Est hm. existenta	Copertine refugiu	18
Drobeta Turnu Severin	Copertine mari	1100
	Pasarela	720
Dinamica h.	Copertine refugiu	36
Gura Văii hm.	Copertine mari	1350
Jidoștița hm.	Copertine refugiu	18
Vârciorova hm.	Copertine mari	1350
Ilovița hm.	Copertine refugiu	18
Șantier Naval h.	Copertine refugiu	18
Orșova	Copertine mari	2700
Valea Cernei hm.	Copertine mari	900
Topleț Hm.	Copertine mari	1350
Băile Herculane	Copertine mari	900
Mehadia Nouă Hm.	Copertine mari	900
Mehadia Veche Hm.	Copertine mari	900
Iablanița	Clădire de călători și CED	360

	Copertine mari	1350
Crușovăț	Copertine mari	1350
Cornea h.	Copertine refugiu	36
Domașnea Cornea Hm.	Copertine mari	1350
Luncavița h.	Copertine refugiu	36
Poarta h.	Copertine refugiu	36
Teregova Hm.	Copertine mari	1350
Armeniș	Copertine mari	1350
Slatina Timiș	Clădire de călători și CED	360
	Copertine mari	1350
Vălișoara Hm.	Copertine mari	1350
Petroșnița h.	Copertine refugiu	36
Valea Timișului h	Copertine refugiu	36
Balta Sărată	Copertine mari	1350
Caransebeș haltă h.	Copertine refugiu	36
Total		43076

Tabel - Amenajarea parcărilor

Nr. crt.	Stația /Halta	Suprafață parcare (m ²)	Distanța față de ariile protejate
1.	Cernele	250	7km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Ișalnița	450	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Coțofeni Hm	450	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Răcari Hm	450	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Filiași	455	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Gura Motrului Hm	420	20m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Butoiești Hm	450	300m față de ROSCI0366 Râul Motru
8.	Lunca Banului hc	170	15m față de ROSCI0366 Râul Motru
9.	Strehaia	450	700m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
10.	Strehaia hc	250	600m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
11.	Ciochiuța Hm	450	800m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
12.	Tâmna	450	4000m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
13.	Igiroasa Hm	450	330m față de ROSCI0432 Prunișor
14.	Prunișor	555	500m față de ROSCI0432 Prunișor
15.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	450	4000m față de ROSC0420 Oprănești
16.	Drobeta Tr. Severin	555	5000m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
17.	Jidoștița h	250 (in limita suprafetelor din ampriza cf existenta)	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier
18.	Vărciorova Hm	450	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080

		(in limita suprafetelor din ampriza cf existenta)	Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RONPA0014 Portiile de Fier, în RORMS0006 Portiile de Fier și 20m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova
19.	Orșova	600 (in limita suprafetelor din ampriza cf existenta)	în ROSCI0206 Portiile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RONPA0014 Portiile de Fier, în RORMS0006 Portiile de Fier
20.	Valea Cernei Hm	450	600m față de ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier
21.	Topleț Hm	450	2400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 3500m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
22.	Băile Herculane	450	20m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 250m față de RONPA0312-Iardașița și 500m față de RONPA0313-Belareca, 4900m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 500m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
23.	Mehadia Noua Hm	450	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 550m față de RONPA0313-Belareca, 5000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
24.	Mehadia Veche Hm	450	1400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 1000m față de RONPA0313-Belareca, 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
25.	Iablanița	450	5800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 900 față de RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare
26.	Crușovăț	220	9500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
27.	Domașnea Cornea Hm	450	8200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
28.	Teregova Hm	450	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
29.	Armeniș	450	200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
30.	Slatina Timiș	555	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
31.	Vălișoara Hm	450	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
32.	Petroșnița h	450	470m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
33.	Valea Timișului Hm	450	170m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
34.	Balta Sărată	450	2700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3200m față de RONPA0317-Fâneața cu narcise Zervești

35.	Caransebeș h	170	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3800m față de RONPA0317-Fâneața cu narcise Zervești
TOTAL		14800	

Lucrări de consolidare

S-au proiectat următoarele tipuri de lucrări de consolidări:

- Șanțuri ranforsate

Șanțurile ranforsate, executate din beton monolit sau din elemente prefabricate, cu dren în spate, sunt necesare pentru protejarea săpăturilor efectuate la piciorul versantului stabil, colectarea și evacuarea apelor de suprafață de pe versanți și de pe platforma liniei de cale ferată sau a apelor de infiltrație de la piciorul taluzului, reducând volumul de săpături și al suprafeței ocupate.

- Ziduri de sprijin de debleu

Zidurile de sprijin de debleu sunt necesare pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei de cale ferată în care nu se pot practica săpături cu taluze obișnuite, datorită pantei transversale mari a versanților, adâncimii mari a debleelor sau fenomenelor de instabilitate.

În zone cu terenuri instabile zidurile de sprijin se vor realiza cu încastrarea fundațiilor în teren stabil și execuția prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, cu măsuri speciale de sprijinire. Pe teren stabil sau teren bun de fundare situat la adâncime mare, zidurile de sprijin se fundează indirect, pe un rând sau două de coloane de beton armat.

- Ziduri de sprijin de rambleu

Zidurile din beton monolit, necesare pentru susținerea taluzelor sau platformelor, umpluturilor, rambleelor de cale ferată amplasate pe terenuri stabile, neafectate de alunecări.

- Sprijinire cu coloane de beton armat simple sau cu tiranți

Aceasta soluție de consolidare este recomandată atât pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei de cale ferată în cazul debleelor adânci afectate de fenomene de instabilitate, cât și în cazul rambleelor înalte afectate de fenomene de instabilitate.

Lucrarea de sprijinire constă din coloane de beton armat de diametru mare, dispuse pe un rând sau 2 rânduri în cazul versanților înalți și constituiți de terenuri necoezive, la o distanță constantă față de axul c.f. proiectat. Coloanele sunt solidarizate la partea superioară cu grindă de beton armat. Coloanele se pot realiza distanțate sau secante, alternând coloanele de beton armat cu coloanele de beton simplu. În fața coloanelor se va executa un zid mască din beton armat.

La debleele cu adâncimi mari este necesară și dispunerea de ancore la lucrările de sprijinire.

- Sprijinire taluz cu plăci ancorate

Pentru evitarea unor decapări importante sau acolo unde trebuiesc susținute taluze abrupte, sunt recomandate lucrări de sprijinire din plăci ancorate. Plăcile sunt elemente prefabricate din beton armat. Prefabricatele se ancorează în versant cu ancore tip bară plină în cazul în care terenul de fundare este coeziv, sau cu ancore din bare goale în interior în cazul în care terenul de fundare este necoeziv.

- Protecție versant cu plasă ancorată

În unele zone versanții prezintă căderi de stânci în urma fenomenelor de alterare naturală a suprafeței masivului (vânt, îngheț - dezgheț ploi, poluare, etc.). În aceste condiții, pentru protecția împotriva căderii stâncilor, se va executa îndepărtarea materialului degradat din masiv și o protecție a versantului cu plasă ancorată pe toată înălțimea afectată.

Se vor folosi plase metalice din oțel de înaltă rezistență. În cazul în care deasupra stâncii este deluviu, sub plasa metalică se va așterne o membrană antierozională

tridimensională. Pentru fixarea plasei, în cazul în care terenul de fundare este coeziv, se vor utiliza ancore tip bară plină. În cazul în care terenul de fundare este necoeziv pentru fixarea plasei se vor utiliza ancore din bare goale în interior.

- Sisteme de protecție împotriva căderilor de stânci

În cazul desprinderii de blocuri de piatră de diferite mărimi de pe versanții stâncoși (existând în permanență pericolul ca acestea să intre în gabaritul căii ferate), se vor amplasa „sisteme tip barieră flexibilă de protecție împotriva căderilor de stânci”. Acest sistem alcătuit din plasă de sârmă, stâlpi de susținere, cabluri de susținere a plasei și de ancorare a stâlpilor, și ancore flexibile care protejează împotriva impactului produs de pietrele sau blocurile de rocă aflate în cădere.

- Protecție taluze cu plasă sudată ancorată și torcretată

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, având panta mai mare de 1:1, se vor proteja cu o intervenție constituită de un strat de protecție cu torcret, ancorat la taluz cu o plasă sudată și bare de ancorare pasivă. Intervenția are rol antierozional. Se va realiza pe niveluri succesive de înălțime de maxim 6 m.

- Protecție taluze cu georețele

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, având panta 1:1.5, se vor proteja cu georețea tridimensională și pământ vegetal în grosime de 5cm. Georețeaua are rol antierozional. Ea se va ancora în teren atât la partea superioară a taluzului cât și la cea inferioară.

- Protecție taluze cu geocelule

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pante mai abrupte de 1:1.5, se vor proteja cu geocelule din polietilenă de înaltă densitate perforate, cu înălțimea de minim 15cm. Geocelulele asigură stabilitatea taluzului și îl protejează împotriva eroziunilor. Geocelulele se vor fixa pe taluz cu ancore din oțel beton care se înfig în pământ. Atât la partea inferioară cât și la partea superioară, geocelulele se vor fixa cu ancore în dreptul fiecărei celule. Dacă taluzul protejat este de înălțime mare, ca măsura de siguranță, pe lângă ancore, se vor utiliza tendoane.

- Injectarea straturilor de pământ prin metoda jet grouting

Procedeele se va aplica în situațiile în care pe traseul nou sunt identificate pământuri lichefiabile cu grosimi ale straturilor mai mari de 6 m.

Tehnologia de jet grouting constă într-un proces combinat de tăiere, amestecare și cimentare a pământului sau a rocilor alterate, cu ajutorul unui jet de înaltă presiune, execuția începe prin realizarea unui foraj prin procedeul rotativ cu circulație, cu jet de apă, până la atingerea adâncimii cerute pentru coloană; adâncimea unei coloane va depinde de înălțimea rambleului.

În tabelul de mai jos sunt prezentate aplicabilitățile lucrărilor noi de consolidări pe tronsonul Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș:

Tabel - Lucrări de consolidare proiectate

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
<i>Județul Dolj</i>					
1.	Ișalnița - Coțofeni	264+850-265+050	/	Șant ranforsat +taluz (2:3)	200 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Coțofeni - Răcari	273+950-274+450	/	Șant ranforsat +taluz (2:3)	1000m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Coțofeni - Răcari	274+450-275+300	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Șant ranforsat +taluz (2:3)	900m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4.	Coțofeni - Răcari	275+300-275+760	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1000m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
5.	Coțofeni - Răcari	275+760-275+900	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Sant ranforsat +taluz (2:3)	700m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Coțofeni - Răcari	275+900-276+180	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	700m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
7.	Coțofeni - Răcari	276+180-276+350	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	650m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
8.	Răcari - Filiași	282+250-282+550	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	550m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Răcari - Filiași	284+120-284+750	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	200 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
Județul Mehedinți					
10.	Strehaia - Ciochiuța	311+350-311+650	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	200m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia -Bâtlanele
11.	Igiroasa - Prunișor Nouă	334+460-334+560	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	200m față de ROSCI0432 Prunișor
12.	Igiroasa - Prunișor Nouă	334+560-334+700	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	300m față de ROSCI0432 Prunișor
13.	Igiroasa - Prunișor Nouă	334+700-334+750	/	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	250m față de ROSCI0432 Prunișor
14.	Igiroasa - Prunișor Nouă	334+750-334+950	Piloți ancorați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	200m față de ROSCI0432 Prunișor
15.	Igiroasa - Prunișor Nouă	334+950-335+050	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	300m față de ROSCI0432 Prunișor
16.	Igiroasa - Prunișor Nouă	335+050-335+075	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	250m față de ROSCI0432 Prunișor
17.	Stația Prunișor	340+200-340+600	Jet grouting		1000m față de ROSCI0432 Prunișor
18.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+820-344+850	2 rânduri piloți ancorați + taluz (2:3)	/	50m față de ROSCI0420 Oprănești
19.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+850-344+950	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	/	în ROSCI0420 Oprănești
20.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+950-345+180	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forțați + taluz (2:3)	în ROSCI0420 Oprănești
21.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+180-345+250	Piloți forțați + taluz (2:3)	Piloți forțați + taluz (2:3)	în ROSCI0420 Oprănești
22.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+250-345+260	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	în ROSCI0420 Oprănești
23.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+660-345+750	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	în ROSCI0420 Oprănești
24.	Prunișor	345+750-	Piloți forțați +	2 rânduri piloți	în ROSCI0420 Oprănești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
	Noua - Drobeta Est Nouă	345+900	taluz (2:3)	ancorați + taluz (1:1)	
25.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+089-352+120	Piloți forajți + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	250m față de ROSCI0420 Oprănești
26.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+120-352+260	Piloți forajți + taluz (2:3)	Piloți forajți + taluz (2:3)	300m față de ROSCI0420 Oprănești
27.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+260-352+360	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forajți + taluz (2:3)	350m față de ROSCI0420 Oprănești
28.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+360-352+600	Piloți forajți + taluz (2:3)	Piloți forajți + taluz (2:3)	500m față de ROSCI0420 Oprănești
29.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+600-352+750	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forajți + taluz (2:3)	600m față de ROSCI0420 Oprănești
30.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+750-352+780	2 rânduri piloți ancorați + taluz (2:3)	/	700m față de ROSCI0420 Oprănești
31.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+780-352+795	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	700m față de ROSCI0420 Oprănești
32.	Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	354+380-354+950	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	700m față de ROSCI0420 Oprănești
33.	Drobeta Est Nouă St.	359+326-359+400	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
34.	Drobeta - Gura Văii	368+650-368+750	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	300m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 100m față de RONPA0625Dealul Vărănic
35.	Drobeta - Gura Văii	368+802-369+002	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
36.	Drobeta - Gura Văii	369+057-369+202	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
37.	Drobeta - Gura Văii	369+279-369+404	/	Zid debleu (lucrare)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
				existentă care se reabilitează)	ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
38.	Drobeta - Gura Văii	369+672-369+832	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
39.	Gura Văii	371+547-371+937	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
40.	Gura Văii	371+949-372+124	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
41.	Gura Văii	373+310-372+470	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
42.	Gura Văii	372+828-372+845	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
43.	Gura Văii - Vârciorova	378+845-372+893	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
44.	Gura Văii - Vârciorova	372+933-373+028	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
45.	Gura Văii - Vârciorova	373+113-373+318	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
46.	Gura Văii - Vârciorova	373+558-373+698	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
47.	Gura Văii - Vârciorova	373+728-374+048	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
48.	Gura Văii - Vârciorova	374+137-374+857	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
49.	Gura Văii - Vârciorova	375+095-375+305	/	Zid între CF și drum (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
50.	Gura Văii - Vârciorova	375+505-375+565	/	Stâncă torcretată (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
51.	Gura Văii - Vârciorova	375+565-375+645	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
52.	Gura Văii - Vârciorova	375+764-375+794	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
53.	Gura Văii - Vârciorova	375+900-376+005	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
54.	Gura Văii - Vârciorova	376+185-376+295	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
55.	Gura Văii - Vârciorova	376+295-376+335	/	Stâncă torcretată (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
56.	Gura Văii - Vârciorova	376+335-376+615	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
					Locvei
57.	Gura Văii - Vârciorova	376+665-376+695	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
58.	Gura Văii - Vârciorova	376+695-376+715	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
59.	Gura Văii - Vârciorova	376+715-376+745	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
60.	Gura Văii - Vârciorova	376+745-376+835	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
61.	Gura Văii - Vârciorova	376+845-376+975	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
62.	Gura Văii - Vârciorova	377+065-377+245	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
63.	Gura Văii - Vârciorova	377+295-377+350	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
64.	Gura Văii - Vârciorova	377+435-377+530	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
65.	Gura Văii - Vârciorova	377+645-377+835	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
66.	Gura Văii - Vârciorova	377+970-378+045	/	Zid debleu (lucrare existentă care	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
				se reabilitează)	ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
67.	Gura Văii - Vârciorova	378+215-378+742	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
68.	Vârciorova	378+742-378+915	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
69.	Vârciorova	379+042-379+152	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
70.	Vârciorova	379+252-379+292	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
71.	Vârciorova	379+462-379+592	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
72.	Vârciorova	379+672-380+542	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
73.	Vârciorova	380+632-380+682	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
74.	Vârciorova - Orșova	380+812-380+937	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
75.	Vârciorova - Orșova	381+312-381+379	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
76.	Vârciorova -	381+497 - 381+530	/	Zid debleu (lucrare	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
	Orșova			existentă care se reabilitează)	RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
77.	Vârciorova - Orșova	381+842 - 382+162	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
78.	Vârciorova - Orșova	382+292 - 382+402	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
79.	Vârciorova - Orșova	382+542–382+747	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
80.	Vârciorova - Orșova	382+862–383+202	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
81.	Vârciorova - Orșova	383+362–382+602	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
82.	Vârciorova - Orșova	383+702–383+727	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
83.	Vârciorova - Orșova	383+862–383+887	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
84.	Vârciorova - Orșova	383+992–384+092	/	Zid debleu (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
85.	Vârciorova - Orșova	384+142–384+291	/	Zid de sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
86.	Vârciorova -	384+214–	Zid de sprijin	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
	Orșova	384+370	(lucrare existentă care se reabilitează)		ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
87.	Vârciorova - Orșova	384+247–384+352	Zid de sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
88.	Vârciorova - Orșova	384+372–384+618	/	Zid de sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
89.	Vârciorova - Orșova	384+562–384+780	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
90.	Vârciorova - Orșova	384+456–384+477	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
91.	Vârciorova - Orșova	384+778–384+988	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
92.	Vârciorova - Orșova	384+977–384+998	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
93.	Vârciorova - Orșova	385+082–385+250	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
94.	Vârciorova - Orșova	385+121–385+327	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
95.	Vârciorova - Orșova	385+507–385+707	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
96.	Vârciorova - Orșova	385+325–385+525	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
97.	Vârciorova - Orșova	385+562–385+637	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
98.	Vârciorova - Orșova	385+691–385+721	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
99.	Vârciorova - Orșova	385+700–385+807	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
100.	Vârciorova - Orșova	385+706–385+771	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
101.	Orșova	386+281–385+486	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
102.	Orșova	385+779–385+838	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
103.	Orșova	386+620–386+659	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
104.	Orșova	386+677–387+958	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
105.	Orșova	388+600–388+614	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
					Locvei
106.	Orșova – Valea Cernei	388+545–388+653	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
107.	Orșova – Valea Cernei	388+593–388+727	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
108.	Orșova – Valea Cernei	388+593-388+665	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
109.	Orșova – Valea Cernei	389+088-389+142	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
110.	Orșova – Valea Cernei	389+157-389+309	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
111.	Orșova – Valea Cernei	389+567–389+613	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
112.	Orșova – Valea Cernei	389+414–389+434	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
113.	Orșova – Valea Cernei	389+706–389+856	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
114.	Orșova – Valea Cernei	391+883–391+987	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
115.	Orșova – Valea Cernei	391+122-392+141	Zid sprijin (lucrare existentă care	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
			se reabilitează)		ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
116.	Orșova – Valea Cernei	392+128–392+136	/	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
117.	Valea Cernei - Topleț	392+134-392+157	Zid sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	/	în RONPA0014-Porțile de Fier, în ROSCI0206 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier, în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
<i>Jud. Caras Severin</i>					
118.	Valea Cernei - Topleț	395+850-395+950	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	2100m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
119.	Valea Cernei - Topleț	395+950-396+150	Plasă ancorată	Zid de sprijin din beton armat	2100m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
120.	Valea Cernei - Topleț	396+250-396+350	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	/	2300m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei
121.	Valea Cernei - Topleț	396+450-397+050	Plasă ancorată	Zid de sprijin din beton armat	2700m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
122.	Topleț Hm.	397+150-397+180	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	2800m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
123.	Topleț Hm.	397+180-397+280	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	2900m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
124.	Topleț - Băile Herculane	399+320-399+360	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	1100m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
125.	Topleț - Băile Herculane	399+360-399+440	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	1000m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
126.	Topleț - Băile Herculane	399+440-399+610	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	900m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
127.	Topleț - Băile Herculane	399+750-399+950	Rigolă prefabricată	/	600m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
128.	Topleț - Băile Herculane	400+050-400+250	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	500m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
129.	Topleț - Băile Herculane	403+950-404+150	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	200m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 200m față de RONPA0312-lardașița și 200 față de RONPA0001-Domogled-Valea

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
					Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
130.	Băile Herculane St.	404+390-404+570	Plasă ancorată	/	în ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 200m față de RONPA0312-Iardașița și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
131.	Băile Herculane St.	405+020-405+110	Plasă ancorată	/	200m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 140 m față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-Iardașița și 200 față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
132.	Băile Herculane St.	405+110-405+280	Plasă ancorată	/	300m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 150 m față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-Iardașița și 200 față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
133.	Mehadia Nouă - Mehadia Veche	407+750-407+850	Plasă torcretată	/	800m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313-Belareca și 200 m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
134.	Mehadia Nouă - Mehadia Veche	407+950-408+050	Zid de sprijin din beton armat	/	900m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313-Belareca și 200 m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
135.	Mehadia Nouă - Mehadia Veche	408+250-408+350	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	1000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313-Belareca și 200 m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
136.	Mehadia Veche St.	408+450-408+540	Plasă ancorată	/	1100m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313-Belareca și 200 m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
					RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
137.	Mehadia Veche - lablanița	411+250-411+480	/	Zid de sprijin din b.a. fundat pe 2 rânduri de piloți	2800m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326 Valea Greatța
138.	Mehadia Veche - lablanița	411+228-412+474	/	Zid de sprijin (lucrare existentă care se reabilitează)	în RONPA0323-Râpa Neagră
139.	Mehadia Veche - lablanița	411+780-412+100	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	3000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 70m față de RONPA0323-Râpa Neagră
140.	Mehadia Veche - lablanița	412+100-412+150	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	3300m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 70m față de RONPA0323-Râpa Neagră
141.	Mehadia Veche - lablanița	412+250-412+827	Plasă ancorată	/	3900m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 100m față de RONPA0323 Râpa Neagră
142.	Mehadia Veche - lablanița	413+450-413+550	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Plasă torcretată	4900m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
143.	Mehadia Veche - lablanița	413+550-413+639	/	Plasă torcretată	5000m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
144.	Mehadia Veche - lablanița	413+880-414+009	Plasă ancorată	/	5300m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
145.	Mehadia Veche - lablanița	414+091-414+266	/	Plasă torcretată	5400m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
146.	lablanița St.	416+750-416+850	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	6000m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
147.	lablanița - Crușovăț	419+450-419+550	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	7400m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327 Ravena Crouri
148.	lablanița - Crușovăț	419+550-419+650	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	7500m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327 Ravena Crouri
149.	lablanița - Crușovăț	419+650-419+750	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	7500m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 1500m față de

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
					RONPA0327 Ravena Crouri
150.	lablanița - Crușovăț	419+750-419+850	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	8000m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327 Ravena Crouri
151.	Crușovăț St.	423+240-423+400	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1km față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
152.	Crușovăț St.	423+400-423+450	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	1km față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
153.	Crușovăț St.	423+550-423+580	/	Taluz (2:3)	1,2 km față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
154.	Crușovăț St.	423+580-423+600	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	1,2km față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
155.	Crușovăț St.	423+600-423+660	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1km Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
156.	Crușovăț St.	423+660-423+700	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	9800m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
157.	Crușovăț St.	423+700-423+750	/	Taluz (2:3)	9800m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
158.	Crușovăț - Domașnea Cornea	428+050-428+630	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1km față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
159.	Crușovăț - Domașnea Cornea	428+850-428+950	Taluz (2:3)	Taluz (2:3)	1km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
160.	Domașnea Cornea Hm.	431+350-431+420	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	8000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
161.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	431+650-431+700	/	Taluz (2:3)	8400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
162.	Domașnea	431+700-	/	Șanț ranforsat	8400m față de ROSCI0385 Râul

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
	Cornea - Poarta Nou PdO	431+850		+taluz (2:3)	Timiș între Rusca și Prisaca
163.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+480-433+520	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	7500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
164.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+520-433+550	/	Taluz (2:3)	7300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
165.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+850-433+880	/	Taluz (2:3)	7000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
166.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+880-433+980	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	6000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
167.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+980-434+030	/	Taluz (2:3)	6000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
168.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+480-434+550	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Piloți forțați + taluz (2:3)	6200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
169.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+550-434+565	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	6300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
170.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+950-435+000	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Piloți forțați + taluz (2:3)	6500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
171.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+000-435+180	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	6500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
172.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+180-435+220	Piloți ancorați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	6000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
173.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+220-435+360	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	6000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
174.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+360-435+407	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	6000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
175.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	436+686-436+900	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	5000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
176.	Poarta Nou PdO	436+900-436+980	Piloți ancorați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	4800m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
177.	Poarta Nou PdO	436+980-437+250	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	4800m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
178.	Poarta Nou PdO	437+450-437+504	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	4000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
179.	Poarta Nou PdO	438+054-438+120	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	3500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
180.	Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+460-439+470	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	2000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
181.	Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+470-439+550	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	2000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
182.	Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+550-439+580	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Taluz (2:3)	2000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
183.	Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+580-439+650	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	2000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
184.	Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	440+150-440+221	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forați + taluz (2:3)	1800m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
185.	Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	440+530-440+560	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	1500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
186.	Teregova - Armeniș	444+450-444+550	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe 2 rânduri de piloți	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 30m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
187.	Teregova - Armeniș	444+550-444+750	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	/	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
188.	Teregova - Armeniș	444+850-445+250	Plasă ancorată	Zid de sprijin ancorat	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
189.	Teregova - Armeniș	445+250-445+550	Plasă ancorată	/	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
190.	Teregova - Armeniș	445+550-445+650	Plasă ancorată	/	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
191.	Teregova - Armeniș	445+850-445+950	/	Plasă ancorată	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
192.	Teregova - Armeniș	446+250-446+550	/	Protecție versant cu plăci prefabricate (niveluri 1)	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
193.	Armeniș St.	448+360-448+460	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	1000m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
194.	Armeniș St.	448+460-448+560	Taluz (2:3)	/	1000m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
195.	Armeniș St.	448+560-448+850	Plasă ancorată	/	1300m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
196.	Armeniș - Slatina Timiș	448+850-448+880	Plasă ancorată	/	1400m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
197.	Armeniș - Slatina Timiș	448+880-448+950	Plasă ancorată	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	1500m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
198.	Armeniș - Slatina Timiș	448+950-448+980	Plasă ancorată	/	1500m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
199.	Armeniș - Slatina Timiș	449+650-449+950	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	2400m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
200.	Armeniș - Slatina Timiș	450+285-450+350	Plasă ancorată	Plasă ancorată	3000m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
201.	Armeniș - Slatina Timiș	450+750-450+820	Taluz (2:3)	/	3300m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
202.	Armeniș - Slatina Timiș	450+820-450+950	Plasă ancorată	/	3500m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
203.	Armeniș - Slatina Timiș	450+950-451+150	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	3500m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
204.	Armeniș - Slatina Timiș	451+350-451+550	Taluz (2:3)	/	3700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
205.	Armeniș - Slatina Timiș	451+850-451+950	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	4000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
206.	Balta Sărată - Caransebeș	471+650-471+750	Piloți forțați + taluz (2:3)	/	3500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 2700m față de RONPA0317 Fâneata cu narcise Zervești
207.	Balta Sărată - Caransebeș	473+750-473+850	/	Palplanșe metalice	2200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
208.	Balta Sărată - Caransebeș	473+850-473+950	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți+ amenajare	2500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
209.	Balta Sărată - Caransebeș	473+950-474+046	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți+ amenajare	2500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Linia de legătură cu zona industrială Dudașu					
210.	-	0+500 - 0+640	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 1:1	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
211.	-	0+640 - 0+700	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
212.	-	0+700 - 0+715	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
213.	-	0+715 - 0+720	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
214.	-	0+798 - 0+810	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloți	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
215.	-	0+810 - 0+830	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
216.	-	0+830 - 0+840	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
217.	-	0+840 - 0+880	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloți	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
218.	-	0+880-	Zid de sprijin	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
		0+900	din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți		Oprănești
219.	-	0+900-0+920	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
220.	-	0+920-0+940	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	3 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
221.	-	0+940-0+970	/	Șanț ranforsat	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
222.	-	0+970-0+980	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
223.	-	0+980-1+000	/	3 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
224.	-	1+000-1+010	/	Șanț ranforsat	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
225.	-	1+070-1+100	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloți	/	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
226.	-	1+160-1+210	/	Șanț ranforsat	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
227.	-	1+310-1+440	/	Piloți ancorați	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
228.	-	1+500-1+540	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
229.	-	1+540-1+560	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
230.	-	1+610-1+670	/	Piloți ancorați	570 m față de ROSCI0420 Oprănești
231.	-	1+670-1+700	Piloți ancorați	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
232.	-	1+700-1+730	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
233.	-	1+755-1+770	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
234.	-	1+770-1+780	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
235.	-	1+820-1+840	/	Piloți ancorați	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
236.	-	1+840-1+960	/	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
237.	-	1+980-2+000	/	Șanț ranforsat	6000m față de ROSCI0420 Oprănești
238.	-	2+000-	/	Piloți forțați	6000m față de ROSCI0420

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km	Poziționare		Distanța față de ariile naturale protejate
			stânga	dreapta	
		2+030			Oprănești

Drumuri tehnologice

Pentru realizarea lucrărilor de terasamente, în lungul liniei de cale ferată sunt necesare drumuri tehnologice. Aceste drumuri vor fi folosite ca drumuri de întreținere după încheierea lucrărilor de reabilitare.

Pe zonele unde a fost proiectat traseu nou se prevăd drumuri care să permită accesul la lucrare a utilajelor de lucru precum și aprovizionarea cu materiale. Toate aceste drumuri se leagă la drumurile existente din zonă, permițând și accesul la proprietățile agricole ce se găsesc în vecinătatea căii ferate.

Prezentăm în tabelul de mai jos intervalele pe care au fost prevăzute drumuri tehnologice și lungimea acestora.

Tabel – Drumurile tehnologice – poziții kilometrice și lungimea acestora

Nr. crt	Poziție kilometrică	Lungimea (m)		Distanța față de ariile naturale protejate
		stânga	dreapta	
1.	km 334+380 - km 334+430	50	/	300m față de ROSCI0432 Prunișor
2.	km 334+430 - km 334+460	30	30	250m față de ROSCI0432 Prunișor
3.	km 334+460 - km 334+750	290	/	250m față de ROSCI0432 Prunișor
4.	km 334+950 - km 335+075	290	/	250m față de ROSCI0432 Prunișor
5.	km 335+075 - km 335+210	135	135	250m față de ROSCI0432 Prunișor
6.	km 335+210 - km 335+230	20	/	250m față de ROSCI0432 Prunișor
7.	km.335+230 - km.344+820	8540	8540	250m față de ROSCI0432 Prunișor
8.	km.344+820 - km.345+260	/	140	în ROSCI0420 Oprănești
9.	km 345+260 - km 345+660	400	/	în ROSCI0420 Oprănești
10.	km 345+660 - km 345+795	/	135	în ROSCI0420 Oprănești
11.	km 352+795 - km 352+920	125	/	800m față de ROSCI0420 Oprănești
12.	km.352+920 - km.354+380	1460	1460	1,2km față de ROSCI0420 Oprănești
13.	km 354+380 - km 354+950	/	570	2,2km față de ROSCI0420 Oprănești
14.	km.354+950 - km.356+800	900	900	2,5km față de ROSCI0420 Oprănești
15.	km 423+240 - km 423+450	210	/	800m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
16.	km 423+450 - km 423+550	100	100	600m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
17.	km 423+550 - km 423+750	200	/	400m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
18.	km.423+750 - km.429+660	4330	4330	în zona km 423+750-424+500 distanța este de 200m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare și de la km 424+500-429+660 este de 2km față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
19.	km.430+720 - km.431+650	970	/	9,5km față de RONPA0327 Ravena Crouri
20.	km.431+650 - km.434+480	1785	/	10,5km față de RONPA0327 Ravena Crouri
21.	km.434+550 - km.434+950	400	/	7km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

22.	km.438+120 - km.440+715	2595	/	3km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
23.	km.440+785 - km.441+750	965	/	1,8km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
		23795	16340	
TOTAL GENERAL		40135		

Suprafața totală ocupată de drumurile tehnologice va fi de **40135 m²**.

Instalații de semnalizare, electrificare feroviară și telecomunicații

Instalațiile de semnalizare

Criteriile de proiectare adoptate:

- întreaga linie va fi linie electrificată și va avea trafic combinat (trenuri de călători cu viteza max. de circulație de 160 km/oră, trenuri de marfă între 80 și maxim 120 km/oră);
- introducerea instalațiilor de centralizare electronică (CE),
- acționarea macazurilor cu electromecanisme de curent alternativ trifazat;
- semnale de circulație și manevră noi folosind unități luminoase cu LED;
- introducerea Blocului de Linie Automat Integrat (BLAI);
- adoptarea sistemului de semnalizare TMV în stații și pe BLAI;
- sistem de autostop tip INDUSI nou;
- implementarea sistemului de siguranță ERTMS/ETCS nivel 2 și GSM-R;
- alimentarea, comanda și controlul instalațiilor BLAI se face din stațiile vecine;
- electroalimentarea instalațiilor CE se va face din 3 surse: rețeaua națională, linia de contact și grupul electrogen;
- circuite de cale electronice noi pentru linie electrificată;
- rețele noi de cabluri pentru semnalizare și telecomunicații;
- instalații electronice de semnalizare noi la trecerile la nivel pe baza de sistem computerizat;
- montarea instalațiilor de centralizare electronice se va face în clădiri tip container noi,
- introducerea unui Centru de Control Operațional (CCO) pentru managementul traficului.

În stațiile Prunișor Nou, Ciochiuța și Slatina Timiș montarea instalațiilor de centralizare electronice (CE) se va face în spații special amenajate în interiorul noilor clădiri de călători, iar în restul stațiilor acestea se vor monta în clădiri tip container noi.

Pozarea cablurilor în linie curentă, va avea în vedere și pozarea în săpătură.

Pentru Blocul de Linie Automat Integrat (BLAI), toate cablurile și canalele este necesar să fie înlocuite cu unele noi, pe întreaga lungime a liniei cf. Cablurile vor fi pozate în săpătură sau instalate în canale de cablu și îngropate.

Instalațiile de Electrificare Feroviară

Lucrările sistemului de electrificare pentru reabilitarea liniei de cale ferată de pe tronsonul Craiova-Dr. Turnu Severin-Caransebeș se referă la următoarele instalații:

- instalații de energo-alimentare (substații de tracțiune STE, posturi de secționare -PS, posturi de subsecționare-PSS, posturi de legare în paralel - PLP, fiderii de alimentare, fiderii de întoarcere),
- instalații de comandă la distanță a separatoarelor (CDS) din stațiile de cale ferată și din zonele neutre amplasate în liniile curente;
- instalații de alimentare cu energie electrică,
- instalații de topirea gheții și a zăpezii la macazuri (ÎM),
- echipament pentru postul de dispecerat energetic feroviar (DEF) în vederea conducerii operative prin sistemul informatic SCADA a instalațiilor fixe de tracțiune electrică;

- linie de contact,
 - instalații de protecție (pentru obiectele aflate în calea și vecinătatea căii ferate electrificate - PICV) împotriva influențelor periculoase generate de tracțiunea electrică.
- Se vor înlocui elementele de sprijin (stâlpi și ancore) cu stâlpi nou metalici și ancore la nivel sau supraînălțate.

Telecomunicații

Scopul lucrărilor de telecomunicații este de a asigura: instalațiile de telecomunicații pentru comunicațiile operative, instalațiile de telecomunicații din stații, demontarea vechilor instalații TTR.

Sistemul de telecomunicații care se va implementa este prezentat sub forma următoarelor categorii de instalații de telecomunicații: cablul FO -TTR, instalații de telecomunicații feroviare (TC), Sistemele de informare și anunțare a pasagerilor (SIP/SAP), rețeaua de transmisiuni digitale TTR, rețeaua de comutație ISDN (RCI).

Cablul cu fibre optice va fi instalat subteran protejat în duct care se pozează în șanțul cablurilor de semnalizare. Săpătura pentru realizare șanțului va fi executată la 1,2m adâncime.

Lucrări pentru protecția mediului și siguranța populației

Proiectul prevede următoarele tipuri de lucrări care vor asigura un impact minim asupra componentelor de mediu:

- sisteme de colectare, dirijare și epurare a apelor pluviale (decantoare separatoare de hidrocarburi), prezentate în cadrul lucrărilor de terasamente și suprastructură,
- lucrări de colectare și dirijare a apelor uzate menajere în canalizare sau bazine etanș vidanjabile,
- prindere elastică a șinei și utilizarea șinei sudate fără joante pentru asigurarea unui nivel de zgomot mai redus datorat traficului pe calea ferată,
- utilizarea geogrilelor și a geotextilelor pentru asigurarea protecției solului și subsolului, soluție prezentată la lucrările de terasamente și suprastructura,
- reducerea consumului de resurse și creșterea eficienței energetice a clădirilor,
- panouri fonoabsorbante pentru diminuarea nivelului de zgomot datorat traficului feroviar la zonele de locuințe situate în apropierea liniei de cale ferată;
- panouri fotovoltaice - utilizarea sistemelor de producere a energiei electrice din surse regenerabile
- gestionarea deșeurilor rezultate în urma lucrărilor propuse prin proiect cu respectarea H.G. nr. 856/2002, a O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor și a Normei Tehnice Feroviare NTF nr. 71-002:2006, aprobată prin Ordinul M.T.C.T. nr. 1403/2006; detalii privind deșeurile generate, cantități estimate și modalități de gestionare a deșeurilor sunt prezentate în capitolul Gestiunea deșeurilor,
- decontaminarea solului și pietrei sparte pentru zonele poluate cu hidrocarburi și metale,
- plantari de arbori și arbuști ce vor conduce la reducerea riscului de înzăpezire a liniei de cale ferată,
- amenajare spații verzi.

Lucrări propuse pentru reducerea consumului de resurse și creșterea eficienței energetice a clădirilor:

- asigurarea termoizolației clădirilor din polistiren extrudat, iar hidroizolația din membrană hidroizolantă cu strat de protecție din ardezie,
- jgheburile și burlanele din dotarea clădirilor vor fi dotate cu elemente din tablă plastifiată cu instalații de degivrare,

- fațadele clădirilor de călători vor fi prevăzute cu sistem termoizolant din polistiren expandat, peste care sunt prevăzute tencuieli structurate sau placaje cu cărămidă aparentă,
- înlocuirea tâmplăriei interioare cu tâmplărie nouă din aluminiu, iar pentru exterior tâmplărie din aluminiu cu geam termopan,
- instalațiile electrice pentru iluminat vor avea în componența corpuri de iluminat echipate cu lămpi LED,
- utilizarea sistemelor de producere a energiei electrice din surse regenerabile (panouri fotovoltaice).

Panouri fonoabsorbante

Pentru a stabili zonele de protecție cu panouri fonoabsorbante au fost făcute măsurători și realizată modelarea matematică a nivelului de zgomot folosind software-ul SoundPLAN. Au fost analizate totodată hărțile de zgomot (elaborate de INCERTRANS S.A. și S.C. CEPSTRA GRUP S.R.L.), legislația de mediu aplicabilă, studiul de trafic, informații/date privind zonele locuite furnizate de <http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/viewerindex.html>, etc.

Au fost avute în vedere măsurile propuse de Primăria Municipiului Craiova pentru diminuarea zgomotului în zona de locuințe.

În tabelul de mai jos sunt prezentate zonele ce urmează a fi protejate cu panouri fonoabsorbante.

Tabel - Zone prevăzute cu panouri fonoabsorbante

Nr.Crt.	Localitate	Poz km pr.	Lungime (m)	Poziția față de linia C.F.	Distanța față de ariile protejate
<i>Județul Dolj</i>					
1.	Craiova	248+900-249+100	200,00	dreapta	14km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Craiova	249+250-250+300	1050,00	dreapta	12km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Craiova	250+250-250+650	400,00	stânga	12km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
4.	Craiova	250+700-251+050	350,00	dreapta	12km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Craiova	252+150-252+500	350,00	stânga	12km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Craiova	253+500-254+000	500,00	dreapta	5km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
7.	Craiova	256+050-256+450	400,00	dreapta	7km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
8.	Ișalnița	261+000-261+100	100,00	dreapta	3km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Ișalnița	261+050-261+300	250,00	stânga	3km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
10.	Ișalnița	261+550-261+800	250,00	stânga	2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
11.	Ișalnița	261+600-261+700	100,00	dreapta	3km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
12.	Coțofenii din Față	270+580-270+630	50,00	stânga	2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului

13.	Brădești	275+600- 275+650	50,00	dreapta	1km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
14.	Brădești	275+400- 275+600	200,00	stânga	1km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
15.	Răcari	279+370- 279+550	180,00	stânga	1km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
16.	Filiași	282+270- 282+850	580,00	dreapta	1km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
17.	Filiași	284+400- 284+850	450,00	dreapta	2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
18.	Filiași	284+700- 284+850	150,00	stânga	2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
19.	Filiași	285+000- 285+200	200,00	dreapta	2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
20.	Filiași	285+900- 286+620	720,00	dreapta	2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
Județul Mehedinți					
21.	Arginești	294+000- 294+250	250,00	stânga	1km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului și 1km față de ROSCI0366 Râul Motru
22.	Butoiești	296+850- 297+050	200,00	stânga	1km față de ROSCI0366 Râul Motru
23.	Butoiești	298+700- 299+000	300,00	stânga	1km față de ROSCI0366 Râul Motru
24.	Butoiești	299+600- 299+800	200,00	stânga	800m față de ROSCI0366 Râul Motru
25.	Lunca Banului	305+650- 305+750	100,00	dreapta	200 m față de ROSCI0366 Râul Motru
26.	Strehaia	310+100- 310+450	350,00	dreapta	1km față de ROSCI0366 Râul Motru
27.	Ciochiuța	318+350- 318+925	575,00	dreapta	900m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia
28.	Tâmna	326+700- 327+140	440,00	dreapta	4km față de ROSCI0432 Prunișor
29.	Șimian	357+300- 358+000	700,00	dreapta	5km față de ROSCI0420 Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
30.	Șimian	357+120- 358+000	880,00	stânga	5km față de ROSCI0420 Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
31.	Șimian	358+200- 358+600	400,00	dreapta	5km față de ROSCI0420 Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
32.	Șimian	358+300- 358+450	150,00	stânga	5km față de ROSCI0420 Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
33.	Șimian	358+500- 358+800	300,00	dreapta	6km față de ROSCI0420-Oprănești și 6,5km față de RONPA0643
34.	Drobeta Turnu Severin	362+600- 363+050	450,00	stânga	7km față de ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
35.	Drobeta Turnu Severin	362+750- 363+050	300,00	dreapta	7km față de ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
36.	Drobeta Turnu Severin	365+560- 367+100	1450,00	dreapta	3km față de ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei

37.	Drobeta Turnu Severin	372+000-372+600	600,00	Stânga, In ampriza cf existenta	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei, RORMS0006 Porțile de Fier, RONPA0014-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Varanic, 500m față de RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova
38.	Drobeta Turnu Severin	372+800-373+150	350,00	Stânga, in ampriza cf existenta	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei, RORMS0006-Porțile de Fier, RONPA0014 Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Varanic, 500m față de RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova
Județul Caraș Severin					
39.	Topleț	397+150-397+300	150,00	dreapta	3km față de ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier
40	Băile Herculane	402+950-403+200	250,00	stânga	150m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 200m RONPA0312 Jidoștița
41	Băile Herculane	403+400-403+500	100,00	Stânga	500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 400m RONPA0312 Jidoștița
42	Băile Herculane	403+700-404+250	550,00	stânga	10m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 250m RONPA0312 Jidoștița
43	Băile Herculane	404+900-405+100	200,00	dreapta	20m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 350m RONPA0312 Jidoștița
44	Mehadia	408+900-409+375	475,00	dreapta	1km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 2km față de RONPA0313 Belareca, 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
45	Mehadia	409+700-410+000	300,00	dreapta	2km față de ROSCI0069 Domogled -Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1km față de RONPA0326 Valea Greața
46	Mehadia	409+700-410+100	400,00	stânga	2km față de ROSCI0069 Domogled -Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1km față de RONPA0326 Valea Greața
47	Mehadia	410+000-410+300	300,00	dreapta	3km față de ROSCI0069 Domogled -Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1km față de RONPA0326-Valea Greața
48	Mehadia	410+425-410+490	65,00	dreapta	2km față de ROSCI0069 Domogled -Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1km față de RONPA0326 Valea Greața

49	Cornea	427+250- 427+750	500,00	dreapta	11km față de ROSPA0035 Domogled -Valea Cernei
50	Teregova	442+350- 442+400	50,00	stânga	2km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
51	Teregova	442+450- 442+650	200,00	stânga	2km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
52	Valea Timișului	465+400- 465+470	70,00	dreapta	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
53	Valea Timișului	466+250- 466+500	250,00	stânga	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
54	Caransebeș	470+300- 470+400	100,00	dreapta	3km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
55	Caransebeș	473+250- 473+325	75,00	stânga	3km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
56	Caransebeș	473+300- 473+375	75,00	dreapta	3km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
57	Caransebeș	473+650- 473+745	55,00	stânga	3km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Total panouri = 18.690,00 m					

Înălțimea panourilor fonoabsorbante va fi de maxim 3 m, iar amplasarea se va face la o distanță de 3,5 m de axul ultimei șine.

Cerințe tehnice minime - performanțe acustice

Performanțele acustice care trebuie avute în vedere la alegerea corespunzătoare a unui dispozitiv de reducere a zgomotului se referă în principal la:

- izolare la zgomot — D_R ” (indicele de reflexie a sunetului) - valoare declarată, în dB, pe spectre de frecvențe;
- absorbția sunetului — D_α ” - valoare declarată, în dB, pentru părțile absorbante ale ecranului de absorbție a sunetului, pe spectre de frecvențe.

Caracteristici produs	Standard de referință	Nivel/clasa de cerințe	Valoare	Unitate de măsură
0	1	2	3	4
Absorbție acustică DL_α	SR EN 1793-1:2017	Grupa A3/A4	8...11/>11	dB
Izolare acustică DL_R	SR EN 1793-2:2018	Grupa B4	> 34	dB

Pentru situațiile în care lungimea panourilor (în aliniament) este peste 250-300 m vor fi prevăzute porți de acces pentru situații de urgență.

Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor (amplasarea celui de-a doilea rând de panouri se va face cu o șicană) astfel încât să nu le fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20cm și lungimea de 1m, la interdistanțe de 50m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice:

- km 284+270 – km 286+620;
- km 372+070 – km 373+160;
- km 465+389 – km 466+300.

Lucrări de decontaminare sol și piatră spartă

În urma prelevării de probe sol și piatră spartă a analizelor efectuate privind calitatea solului și nivelul de impurificare al pietrei sparte din cale pe traseul căii ferate Craiova –

Drobeta Turnu Severin – Caransebeș-au fost identificate în mai multe puncte de prelevare a solului depășiri ale concentrațiilor de hidrocarburi petroliere totale la adâncimea de 30cm.

În perioada de execuție a lucrărilor se vor identifica zonele contaminate cu produse petroliere, astfel:

- prin investigații vizuale prin care se identifică amplasamentele posibil contaminate în linia curentă a căii ferate, în stații de cale ferată și de-a lungul liniilor abătute din stații,
- investigare prin prelevare de probe - conform unui plan de prelevare, analizarea acestora în vederea stabilirii gradului de contaminare,
- întocmire plan de excavare ce cuprinde delimitarea suprafețelor și adâncimilor identificate a fi contaminate,
- decontaminare piatră spartă și sol ex-situ,
- investigare prin prelevare de probe după procesul de decontaminare în vederea stabilirii eficienței acestuia.

Lucrările de decontaminare ale solului și pietrei sparte impurificate se vor realiza conform prevederilor legislației în vigoare.

Metode de decontaminare a pietrei sparte

Piatra sparta impurificată va fi stocată într-o zonă impermeabilizată, și se va face o sortare prealabilă a acesteia.

În funcție de gradul de contaminare a pietrei sparte se pot aplica mai multe metode de decontaminare, spălare, concasare, bioremediere, după cum este prezentat în continuare.

Piatra spartă contaminată se va trata pe o platforma autorizată, din punct de vedere al protecției mediului, într-o instalație de spălare mobilă.

Instalația de spălare mobilă antrenează substanțele contaminante într-un flux ridicat de soluții apoase diluate, cu conținut de agenți de curățare, spumare, corecție pH și emulsionare.

În timpul procesului, apa de spălare este recirculată, prin 3 (trei) containere tip abroll etanșe și mobile, care sunt golite și curățate periodic.

Sistemul de încărcare alimentează instalația, unde se realizează spălarea de două ori la rând, sub un jet puternic de apă, iar cu ajutorul unei benzi transportatoare se evacuează materialele decontaminate din instalație.

Poluanții sunt conținuți în nămolul rezultat în urma spălării care se depune în containere - cod deșeu: 19 02 05* (nămoluri provenite din procese de tratare fizice și chimice, cu conținut de substanțe periculoase).

Nămolul (șlamul) rezultat din procesul de spălare cu conținut de poluanți, va fi transportat și tratat la o instalație autorizată, din punct de vedere al protecției mediului, cu care operatorul are contract.

Acest deșeu stocat temporar nu va depăși cantitatea de 50 tone, înaintea transportării la instalația de eliminare finală.

O altă metodă de decontaminare a pietrei sparte constă în concasare, operație prin care partea exterioară poluată se curăță. Reziduul rezultat de la concasare se tratează prin bioremediere (halde monitorizate) sau este preluat de către firme autorizate.

Metode de decontaminare a solului impurificat

Solul rezultat din procesul de sortare al pietrei sparte contaminate și solul contaminat cu hidrocarburi, va fi supus operațiunilor de bioremediere sau stabilizare/ solidificare, după caz.

Bioremedierea se bazează pe capacitatea unor compuși chimici de a fi biodegradați prin stimularea creșterii anumitor agenți microbieni care să utilizeze contaminanții drept sursă de hrană și energie. Printre contaminanții care sunt tratați prin bioremediere se numără petrolul și alte produse petroliere.

La finalizarea procesului se va verifica eficiența proceselor de decontaminare a solului și pietrei sparte prin prelevare de probe și analiza acestora pentru a se constata dacă indicatorii analizați se încadrează în limitele Ordinului M.A.P.P.M. nr. 756/1997 și Ordinului M.M.G.A. nr. 95/2005 cu modificările și completările ulterioare.

Separatoare de hidrocarburi

Apele pluviale din zona terasamentului căii ferate se vor colecta prin intermediul șanțurilor și drenurilor prevăzute în proiect.

La punctele de descărcare din sistemul de drenaj au fost prevăzute separatoare de hidrocarburi pentru preepurarea apelor pluviale potențial contaminate.

Proiectul prevede un număr de 160 separatoare de hidrocarburi ce vor colecta apele de pe terasamentul căii, poduri și pasaje.

Garduri de protecție

Între liniile directe în stațiile Craiova, Drobeta Turnu Severin și Prunișor se va realiza un gard de protecție care este alcătuit din panouri din plasă de sârmă între stâlpi metalici încastrați în țevi introduse în sol.

Protecția împotriva înzăpezirii

Rolul zonelor de protecție cu arbori și arbuști constă, în reducerea vitezei vântului, stăvilirea spulberării zăpezii, creșterea capacității de stocare a carbonului cu efect microclimatic ameliorativ și nu în ultimul rând de înfrumusețare a peisajului.

Vegetația forestieră constituie o adevărată barieră biologică atât împotriva poluanților de orice fel, cât și împotriva fenomenelor climatice neprevăzute: viscol, depuneri de zăpadă. Pentru diminuarea efectelor negative produse de aceste fenomene a rezultat necesitatea plantării de arbori și arbuști, cu rol de protecție în punctele cele mai expuse.

Plantarea arborilor și arbuștilor, în scopul limitării înzăpezirii liniei de cale ferată, se va face la limita amprizei cf.

Intervalele unde sunt prevăzute plantări de arbori și arbuști (la limita amprizei) pentru reducerea riscului de înzăpezire, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel - Intervale kilometrice pentru plantări de arbori și arbuști

Nr. crt.	Stația	km existent	km proiectat	Supra-fața (m ²)	Lungime (m)	Direcția vântului predominant	Poziția față de ariile protejate
1.	Orșova	388+200	387+500-387+520 (in ampriza cf existenta)	120	20 (zona cap Y a stației –pe partea stângă)	S-E	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSCI0206 Porțile de Fier, RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier și RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier
2.	Topleț	389+487	397+940-397+960	120	20 (zona magazie mărfuri - pe partea stângă)	S-E	3,5km față de ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei si ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
3.	Băile Herculane	405+700	405+200-405+220	120	20 (zona L3- pe partea stângă)	S-E	300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled-Valea

							Cernei, 600m față de RONPA0312 Iardașița, 400m față de RONPA0313 Belareca
4.	Mehadia Nouă	406+700	405+975-406+025	300	50 (zona macaze cap X- pe partea stângă)	SE	500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 700m față de RONPA0312 Iardașița, 500m față de RONPA0313 Belareca
5.	Mehadia Veche	410+540	409+560-409+610	300	50 (zona macaze cap Y- pe partea stângă)	SE	1,5km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1,8km față de RONPA0326 Valea Greața și 2 km față de RONPA0323-Râpa Neagră
6.	Iablanița	415+150	414+740-414+800	360	60 (zona macaze cap X - pe partea stângă)	S-SE	2km față de RONPA0323 Râpa Neagră, 3km față de RONPA0327 Ravena Crouri, 4km față de RONPA0326 Valea Greața
TOTAL				1320			

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

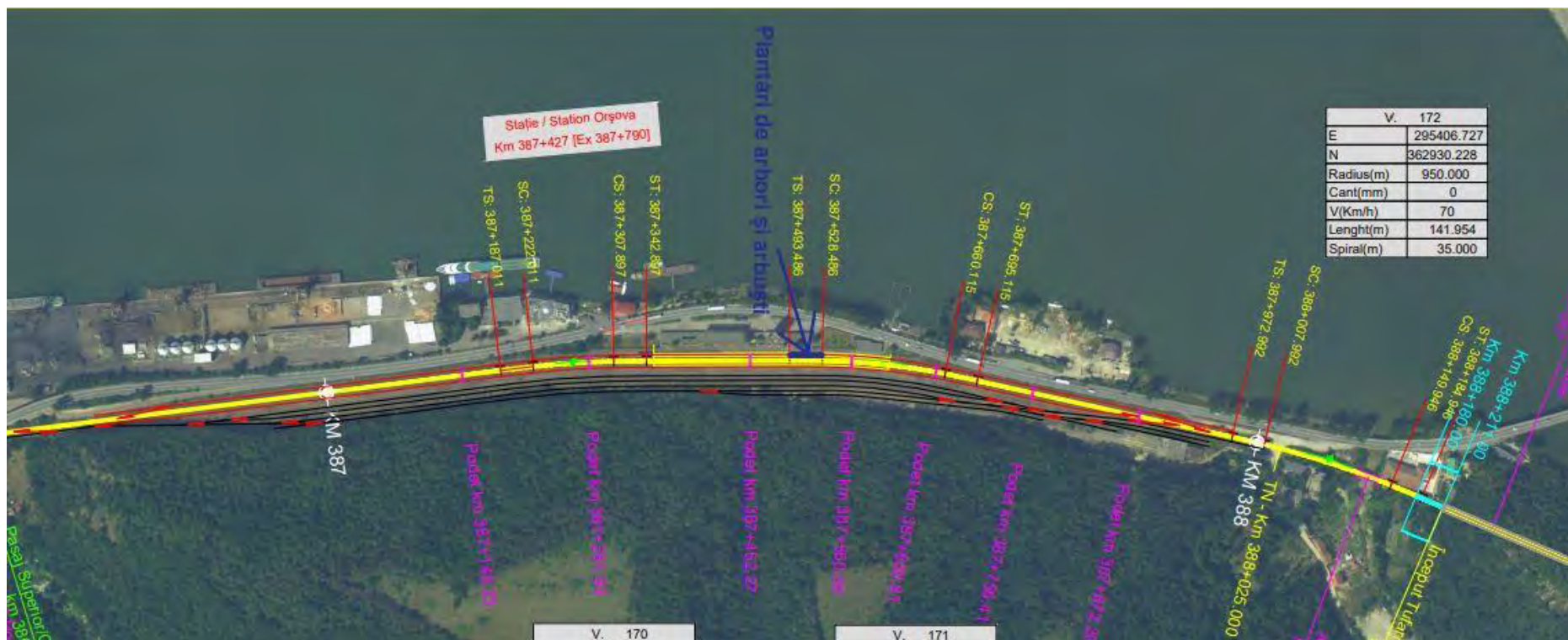


Figura - Amplasarea zonei de plantare în stația Orșova, km. pr. 387+500 - km.pr. 387+520



Figura - Amplasarea zonei de plantare în stația Toplet, km pr. 397+940 - km.pr.397+960

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

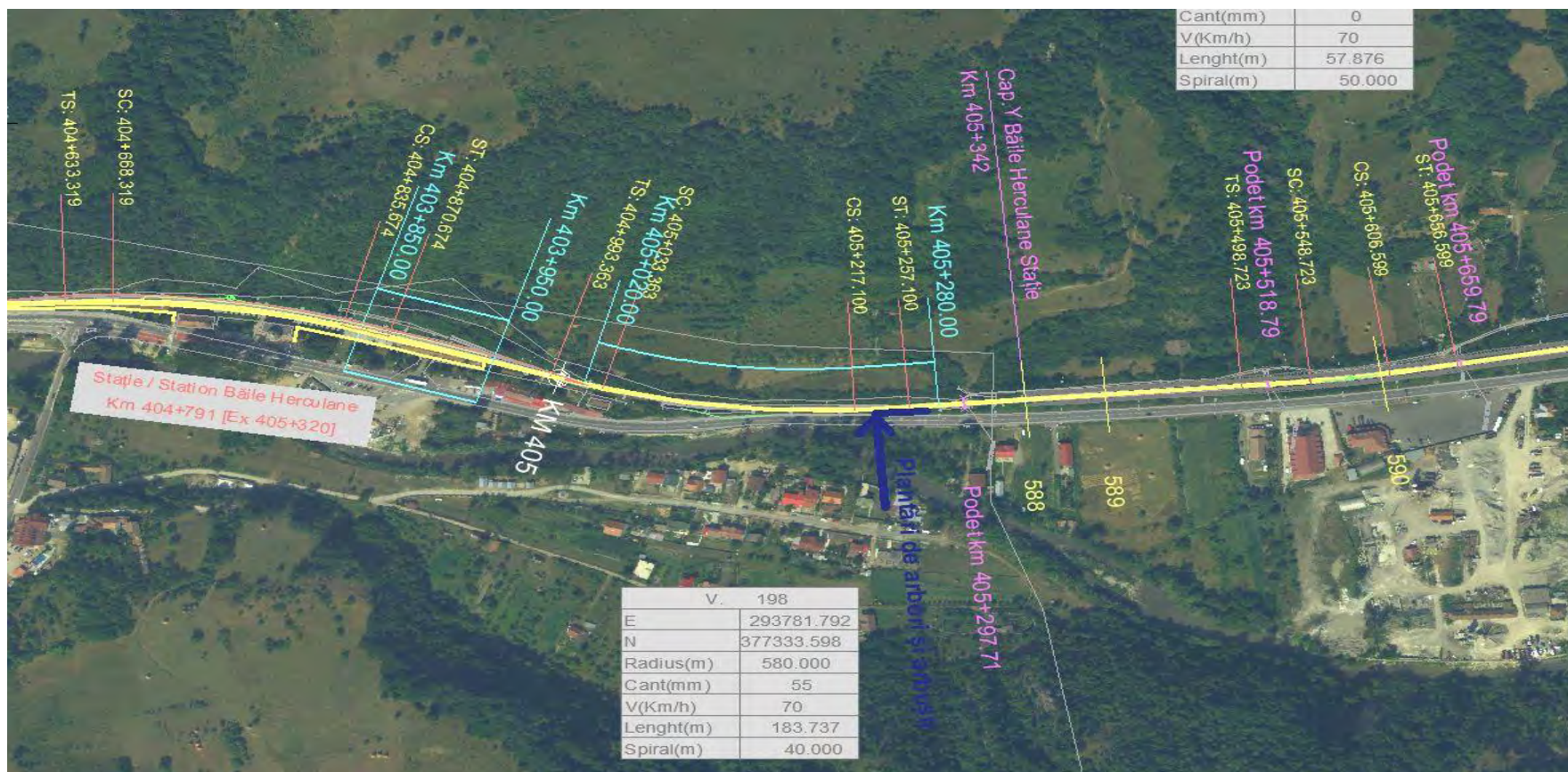


Figura - Amplasarea zonei de plantare în stația Băile Herculane, km pr. 405+200- km. pr.405+220

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Amplasarea zonei de plantare în stația Mehadia Nouă, km.pr. 405+975 - km.pr.406+025

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Amplasarea zonei de plantare în zona stației Mehadia Veche, km pr. 409+560 - km.pr.409+610

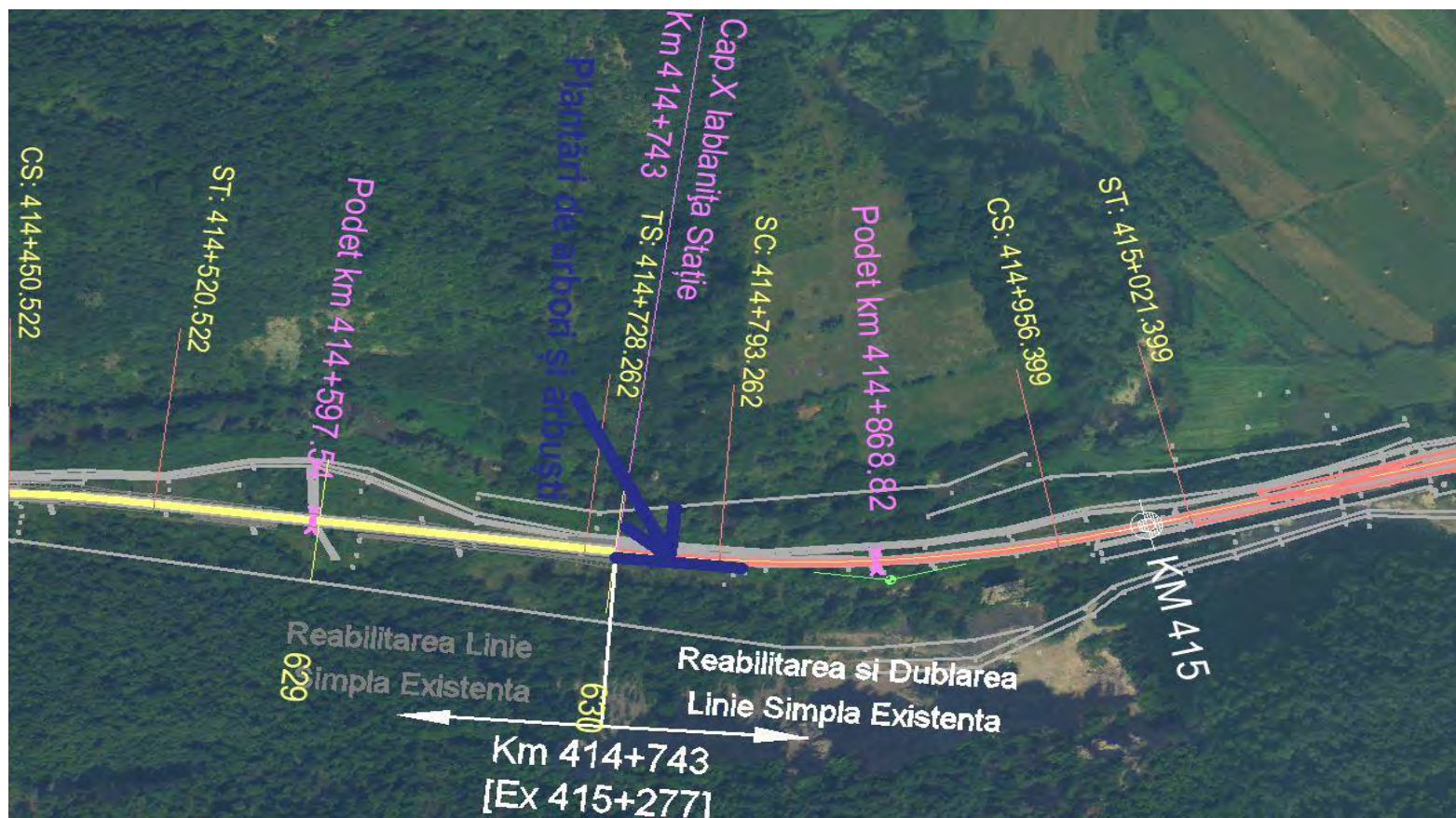


Figura - Amplasarea zonei de plantare în zona stației lablanița km pr. 414+740 – km.pr.414+800

Plantările de arbori și arbuști constau în pregătirea terenului care cuprinde lucrări precum săpătură pentru afânarea pământului, executarea de terase, aplicarea de îngrășăminte, curățarea de vegetație (se va curăța vegetația erbacee și arbustivă), aratul, discuitul, etc.

Pentru terenurile degradate se va face administrarea de pământ vegetal.

Pregătirea terenului pentru plantări se va face pe toată lățimea zonei de plantare printr-o arătură la adâncimea de 28-30 cm, urmată de o discuire în două sensuri.

În vederea impenetrabilității plantației și a ameliorării funcției estetice se recomandă introducerea în amestec a speciilor răspândite sub forma de grupuri sau rânduri cu specii repede crescătoare care rețin bine zăpada.

Metoda de plantare, cu material săditor de calitate superioară și specific zonei, se face în conformitate cu STAS 9298-90 - Perdele și garduri vii pentru protecția căii ferate.

Plantările se fac intercalat pe două rânduri toamna în perioada 15 septembrie - 15 octombrie. Gropile pot fi realizate manual sau mecanizat. Plantarea puieților pentru arbori se va face la o distanță de 1-2m, iar pentru arbuști (garduri vii) la o distanță de 0,5m.

Pentru realizarea stării de masiv se estimează o perioadă de 5-6 ani.

În această perioadă puieții au nevoie de o serie de lucrări de întreținere (plantări de refacere cu pregătirea terenului) ce vor rezulta în urma controlului anual al regenerărilor.

Puieții necesari realizării plantațiilor se vor transporta cu autocamionul pe drumurile publice până la locul de plantare.

Pentru plantarea în ampriza căii ferate se vor folosi specii de foioase. Cele mai răspândite specii sunt: fagul (*Fagus sylvatica*), teiul pucios (*Tilia cordata*), paltinul de munte (*Acer pseudoplatanus*), frasinul (*Fraxinus excelsior*), scorușul de munte (*Sorbus aucuparia*), gorunul (*Quercus petraea*) și carpenul (*Carpinus betulus*).

În schema de plantare, pentru zona respectiva, se poate alege și stejarul deoarece are o longevitate foarte mare și este puțin pretențios la condițiile climatice.

O alta specie ce poate fi plantată este teiul (nu teiul argintiu), o specie cu creștere rapidă, care are multă toleranță față de solurile relativ compacte și se combină bine cu cerul și garnița.

Se impune ca zona de plantare să respecte următoarele cerințe:

- în zona de securitate pentru linia de cale ferată se vor îndepărta arborii supuși doborturilor de vânt, cei ruși de zăpezi, uscați sau deperisanți;
- dacă în zona se află linii de înalta tensiune, plantarea va fi întreruptă pe aceasta zonă.

Amenajare spații verzi

În proiect se propune amenajarea spațiilor verzi din zona stațiilor, haltelor și punctelor de oprire, pe o suprafață totală de 7790 m², distribuția acestora fiind prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel - Amenajare spații verzi

Nr. crt.	Stația /Halta	Suprafață spații verzi (m ²)	Distanța față de ariile protejate
<i>Județul Dolj</i>			
1	Cernele	150	7 km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2	Ișalnița	220	1700 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
3	Coțofeni Hm	220	2500 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
4	Răcari Hm	220	1000 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
5	Filiași	245	2100 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
<i>Județul Mehedinți</i>			
6	Gura Motrului Hm	150	20m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
7	Butoiești Hm	220	300m față de ROSCI0366 Râul Motru
8	Lunca Banului hc	150	15m față de ROSCI0366 Râul Motru
9	Strehaia	220	700m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
10	Strehaia hc	150	600 m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
11	Ciochiuța Hm	220	800 m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
12	Tâmna	220	4000 m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
13	Igiroasa Hm	220	330 m față de ROSCI0432 Prunișor
14	Prunișor	245	500 m față de ROSCI0432 Prunișor
15	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	220	4000 m față de ROSC0420 Oprănești
16	Drobeta Tr. Severin	245	5000m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
17	Jidoștița h	150 (in limita coridorului cf existent)	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier
<i>Județul Caraș Severin</i>			
18	Vârciorova Hm	220 (in limita coridorului cf existent)	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier și 20m față de RONPA0614 Gura Văii-Vârciorova
19	Orșova	700 (in limita coridorului cf existent)	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RONPA0014 Porțile de Fier, în RORMS0006 Porțile de Fier
20	Valea Cernei Hm	220	600m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier
21	Topleț Hm	220	2400m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 3500m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți

22	Băile Herculane	220	20m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 250m față de RONPA0312 Iardașița și 500m față de RONPA0313 Belareca, 4900m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți, 500m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
23	Mehadia Noua Hm	220	500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 550m față de RONPA0313 Belareca, 5000m față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți, 700m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
24	Mehadia Veche Hm	220	1400m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1000m față de RONPA0313 Belareca, 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
25	Iablanița	220	5800m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 900 față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
26	Crușovăț	150	9500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
27	Domașnea Cornea Hm	220	8200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
28	Teregova Hm	220	500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
29	Armeniș	220	200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
30	Slatina Timiș	245	1500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
31	Vălișoara Hm	220	500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
32	Petroșnița h	220	470m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
33	Valea Timișului Hm	220	170m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
34	Balta Sărată	220	2700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3200m față de RONPA0317-Fâneața cu narcise Zervești
35	Caransebeș h	150	1700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3800m față de RONPA0317-Fâneața cu narcise Zervești
TOTAL		7790	

Lucrări de pregătire a amplasamentului

În zonele în care se vor realiza lucrări pe amplasament nou (pe zonele de extindere a terasamentului existent, pe porțiunile cu traseu nou de cale ferată și pe zonele unde se vor realiza structuri – poduri, pasaje) în vederea pregătirii terenului pentru execuția lucrărilor la obiectivul de investiție, se va degaja amplasamentul acestora, de construcții (clădiri, rețele de utilități, căi de comunicație, etc) și vegetația existentă.

Pentru pregătirea amplasamentului proiectului se vor realiza următoarele lucrări:

- Tăierea vegetației din amplasamentul lucrărilor, inclusiv a vegetației spontane de talie mică, crescute în amplasamentul căii ferate și în zona de siguranță feroviară (arbuști, tufișuri, mărăciniș, vegetație ierboasă);
- Demolări ale unor construcții, cu sau fără specific feroviar;

- Defrișări de arbori (din fondul forestier sau din afara acestuia);
- Relocări de rețele de utilități și căi de comunicație.

Lucrări de demolare și dezafectare

Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și de folosire ulterioară a terenului

În urma efectuării expertizelor tehnice pentru construcții civile, lucrări de artă (poduri și podețe) și linii de cale ferată a rezultat necesitatea demolării/dezafectării celor care nu mai prezintă utilitate funcțională și tehnologică, fiind uzate atât fizic cât și moral.

Demolarea construcțiilor cuprinse în proiect, este necesară deoarece acestea se suprapun cu lucrările proiectate sau trebuie refăcute deoarece reabilitarea acestora nu este fezabilă.

Prin menținerea pe pozițiile actuale pot conduce la apariția condițiilor de producere de accidente și nu în ultimul rând creează un impact vizual negativ.

Se vor dezafecta (poduri/podețe, cabine de acar, clădiri de cantoane, magazii și chiar unele WC-uri publice devenite inutilizabile).

Terenurile ocupate cu organizarea de șantier, au caracter provizoriu și vor fi utilizate numai pe perioada execuției lucrărilor prevăzute în proiectul de investiție, fiind dezafectate la terminarea acestora. După execuția lucrărilor, constructorul va elibera suprafețele de teren ocupate folosite pentru organizarea de șantier și va avea obligația asigurării curățeniei acestora, redându-le funcționalitatea anterioară.

Standarde și normative de referință

Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice în vigoare:

- GE 022 - 97 Ghid privind execuția lucrărilor de demolare a elementelor de construcții din beton și beton armat;
- Reglementări privind protecția și igiena muncii în construcții;
- Norme de securitate și sănătate în muncă (SSM);
- Norme generale de protecția împotriva incendiilor la proiectarea și realizarea construcțiilor și instalațiilor.

În cele ce urmează prezentăm obiectivele ce vor fi demolate/dezafectate odată cu realizarea proiectului, pe fiecare categorie de lucrări în parte (prin categorie de lucrări se poate înțelege și componentă a infrastructurii feroviare, așa cum este aceasta definită în reglementările specifice).

Descrierea lucrărilor de demolare/dezafectare

- **Lucrări de demolare - suprastructură, terasamente, treceri la nivel**

Lucrările de reabilitare a liniilor de cale ferată cuprinse în proiect presupun: demolarea liniilor ce vor rămâne în circulație (acestea vor fi înlocuite cu linie nouă), iar linia va fi menținută în circulație după implementarea proiectului

Se va demola:

- **linie dublă pe traseu existent** - se va demonta una din cele două linii și se va reabilita. După ce a fost reabilitată, traficul poate fi deviat pe această linie și pot fi executate lucrările pe cealaltă linie.
- **linie simplă pe traseu existent** - pe aceste zone singura posibilitate este închiderea traficului (pe intervale orare, sau chiar complet), accelerând pe cât posibil lucrările de reabilitare. Pe perioada lucrărilor, traficul de pasageri poate fi deservit cu autobuze pentru intervalele de timp închise traficului, în timp ce traficul de marfă trebuie să fie deviat pe alte rute.
- **linie simplă existentă care va fi dublată**

În general, traficul poate continua să se desfășoare pe linia existentă în timp ce se construiește terasamentul și suprastructura celeilalte linii. Pot exista anumite situații speciale locale care ar putea necesita anumite măsuri dar, traficul se poate desfășura cu unele limitări ocazionale excepționale.

Tabel - Zone demolări linie cale ferată existentă (care se vor reconstrui)

Tronson	Demolare linie cf existentă (km)
Craiova-Prunișor	84
Drobeta Est - Crusovat	62
Teregova - Caransebeș	31
Linii în stații și linii adiacente pe linia curentă	111
Total	288

- dezafectarea unor segmente din tronsonul existent (aflate pe traseul ce se va dezafecta fiind înlocuit cu linie nouă pe varianta de traseu).

Tabel - Zone unde linia de cale ferată existentă se va dezafecta

Tronson	Desființare linie de cale ferată existentă (km)
Crușovăț-Domașnea Cornea	10
Domașnea Cornea - Teregova	12
Linii curente și linii adiacente pe linia curentă	41
Total	63

- demolarea trecerilor la nivel din dale de beton existente și refacerea acestora din dale elastice și desființarea trecerilor la nivel

Tabel - Demolări treceri la nivel din dale de beton si desființare treceri

Nr. crt.	Interval/stație	Poziție km existent	Lucrare propusă	Clasa tehnică drum	Distanța față de ariile naturale protejate
Jud. Dolj					
1.	Craiova - Cernele	253+018	Desființare	-	10km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Cernele - Ișalnița	260+829	Reconstruire cu dale elastice	V	2,7km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Ișalnița	263+785	Reconstruire cu dale elastice	V	2,0km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	268+682	Reconstruire cu dale elastice	V	2,8km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	272+538	Reconstruire cu dale elastice	V	1,2km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Răcari	279+856	Reconstruire cu dale elastice	IV	1,2km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/stație	Poziție km existent	Lucrare propusă	Clasa tehnică drum	Distanța față de ariile naturale protejate
7.	Răcari - Filiași	282+232	Reconstruire cu dale elastice	V	1,3km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
8.	Răcari - Filiași	284+130	Reconstruire cu dale elastice	V	1,7km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Filiași	286+523	Reconstruire cu dale elastice	IV	2,2km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
10.	Filiași - Gura Motrului	288+752	Reconstruire cu dale elastice	V	500m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
Jud. Mehedinți					
11.	Gura Motrului	292+811	Reconstruire cu dale elastice	IV	200m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
12.	Gura Motrului - Butoiești	295+143	Reconstruire cu dale elastice	V	1,3km față de ROSCI0366 Râul Motru
13.	Gura Motrului - Butoiești	296+610	Reconstruire cu dale elastice	IV	1km față de ROSCI0366 Râul Motru
14.	Gura Motrului - Butoiești	297+692	Reconstruire cu dale elastice	V	700m față de ROSCI0366 Râul Motru
15.	Butoiești - Strehaia	301+090	Reconstruire cu dale elastice	V	600m față de ROSCI0366 Râul Motru
16.	Strehaia	310+300	Reconstruire cu dale elastice	V	600m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele și 1,0km față de ROSCI0366 Râul Motru
17.	Strehaia - Ciochiuța	311+615	se desființează, devine pasaj inferior	IV	550m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
18.	Strehaia - Ciochiuța	315+818	Reconstruire cu dale elastice	V	800m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
19.	Ciochiuța	317+560	Reconstruire cu dale elastice	V	700m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
20.	Ciochiuța – Târna	321+803	Reconstruire cu dale elastice	V	2,4km față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
21.	Drobeta Est Nouă	357+459	Se desființează, devine pasaj inferior	V	4km față de ROSCI0420 Oprănești
22.	Drobeta Tr. Sv. Marfuri - Drobeta Tr. Sv. EST	358+926	Se desființează, devine pasaj inferior	V	5,5km față de ROSCI0420 Oprănești
23.	Drobeta Tr. Severin	363+165	Reconstruire cu dale elastice	III	9km față de ROSCI0420 Oprănești
24.	Drobeta - Gura	365+268	Reconstruire	III	3km față de ROSCI0206 Porțile de

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/stație	Poziție km existent	Lucrare propusă	Clasa tehnică drum	Distanța față de ariile naturale protejate
	Văii		cu dale elastice		Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier
25.	Drobeta - Gura Văii	365+977	Reconstruire cu dale elastice	III	3km față de ROSCI0206 Portițele de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier
26.	Orșova	388+375	Reconstruire cu dale elastice	V	100m față de ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier în ROSCI0206 Portițele de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și în RONPA0014-Parcul Natural Portițele de Fier
Judetul Caraș Severin					
27.	Orșova - Valea Cernei	390+580	Reconstruire cu dale elastice	V	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSCI0206 Portițele de Fier și în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier
28.	Orșova - Valea Cernei	391+911	Reconstruire cu dale elastice	V	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSCI0206 Portițele de Fier și în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier
29.	Topleț	397+834	Reconstruire cu dale elastice	V	2,3km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
30.	Topleț	397+915	Reconstruire cu dale elastice	V	2,4km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
31.	Topleț - Băile Herculane	400+190	Reconstruire cu dale elastice	V	450m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312 Iardașița, 4km față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
32.	Topleț - Băile Herculane	400+965	Reconstruire cu dale elastice	V	50m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 50m față de RONPA0312 Iardașița, 4,0km față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
33.	Topleț - Băile Herculane	402+240	Reconstruire cu dale elastice	V	300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 300m față de RONPA0312-Iardașița, 4km față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
34.	Topleț - Băile Herculane	403+965	Reconstruire cu dale elastice	V	400m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 1km față de ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 450m față de RONPA0312 Iardașița, 4,2km față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
35.	Topleț - Băile Herculane	404+670	Reconstruire cu dale elastice	V	30m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, 600m ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 20m față de RONPA0312 Iardașița, 500m față de RONPA0310

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/stație	Poziție km existent	Lucrare propusă	Clasa tehnică drum	Distanța față de ariile naturale protejate
					Coronini-Bedina, 200m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
36.	Mehadia Nouă	406+405	Reconstruire cu dale elastice	V	300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0313 Belareca, 600m față de RONPA0310 Coronini-Bedina, 400m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
37.	Mehadia Nouă	407+884	Reconstruire cu dale elastice	V	840m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0313 Belareca, 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
38.	Mehadia Veche	409+075	Reconstruire cu dale elastice	V	1,4km ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1,4km față de RONPA0313 Belareca, 800m față de RONPA0001 Domogled-Valea Cernei
39.	Mehadia Veche - Iablanița	410+460	Reconstruire cu dale elastice	V	2,4km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1,3km față de RONPA0326 Valea Greatca
40.	Iablanița - Crusovăț	418+830	Reconstruire cu dale elastice	V	7km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1,8km față de RONPA0327-Ravena Crouri
41.	Iablanița - Crusovăț	421+750	Reconstruire cu dale elastice	V	9km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 3km față de RONPA0327 Ravena Crouri
42.	Crușovăț - Domașnea Cornea	424+549	Se desființează	-	10km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
43.	Crușovăț - Domașnea Cornea	425+995	Se desființează	-	10km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 600m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
44.	Crușovăț - Domașnea Cornea	426+720	Se desființează	-	10km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
45.	Crușovăț - Domașnea Cornea	427+502	Se desființează	-	9,7km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Interval/stație	Poziție km existent	Lucrare propusă	Clasa tehnică drum	Distanța față de ariile naturale protejate
46.	Crușovăț - Domașnea Cornea	429+020	Se desființează	-	9,8km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
47.	Domașnea Cornea	431+428	Se desființează	V	10,4km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
48.	Domasnea Cornea - Poarta	432+851	Se desființează	-	12km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
49.	Poarta - Teregova	441+580	Se desființează	-	1,4km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
50.	Armeniș - Slatina Timiș	450+245	Reconstruire cu dale elastice	V	3km față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
51.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+403	Reconstruire cu dale elastice	V	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
52.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+110	Reconstruire cu dale elastice	V	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
53.	Vălișoara	460+936	Reconstruire cu dale elastice	V	500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
54.	Vălișoara - Balta Sărată	462+630	Reconstruire cu dale elastice	V	500m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
55.	Vălișoara - Balta Sărată	466+358	Reconstruire cu dale elastice	V	200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
56.	Vălișoara - Balta Sărată	468+679	Reconstruire cu dale elastice	V	1,3km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 4km față de RONPA0317 Fâneața cu narcise Zervești
57.	Balta Sărată	469+761	Reconstruire cu dale elastice	V	2,4km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3,7km față de RONPA0317 Fâneața cu narcise Zervești
58.	Balta Sărată - Caransebeș	474+128	Reconstruire cu dale elastice	V	2km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
59.	Balta Sărată - Caransebeș	474+630	Reconstruire cu dale elastice	V	1,7km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Pozițiile kilometrice menționate în tabelele cu lucrări de demolare și desființare se referă la pozițiile kilometrice existente pe linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș.

Proces tehnologic demontare/ dezafectare terasamente și suprastructura feroviară

Demontarea suprastructurii liniilor de cale ferată se face prin: demontarea șinei, a aparatelor de cale, a traverselor de beton/lemn și excavarea pietrei sparte/balast/sol→transportul materialelor.

Toate materialele scoase din cale vor fi predate beneficiarului și se va întocmi un proces verbal de predare – primire.

În urma prelevărilor de probe de piatră spartă/balast/sol au rezultat zonele contaminate cu produse petroliere. Excavarea se va face după colectarea unor probe de piatră spartă/balast/sol și stabilirea gradului de contaminare cu produse petroliere și metale.

Piatra spartă/solul contaminat (în funcție de gradul de contaminare) se va transporta la un depozit temporar în vederea decontaminării conform legislației specifice de mediu.
Echipamente și utilaje: tren de lucru, buldozer, autocamioane, macara.

Demolare lucrări de consolidare existente

Demolarea consolidărilor este necesară deoarece:

- noua platformă feroviară interferează cu traseul existent;
- structura existentă este subdimensionată în raport cu noile condiții de proiect;
- structurile sunt deteriorate.

În tabelul următor sunt prezentate lucrările de consolidare ce vor fi demolate.

Tabel - Demolări lucrări de consolidare

Nr. crt.	Interval/ Stație	Interval km existent	L (m)	Distanța in raport cu aria naturala protejată
1.	Drobeta Tr. Severin Est	359+147 359+255	108	5,7km față de ROSCI0420 Oprănești
2.	Drobeta Tr. Severin Est - Drobeta Tr. Severin	359+395 359+406	11	600m față de ROSCI0420 Oprănești
		360+722 361+550	828	6,7km față de ROSCI0420 Oprănești
		361+550 361+725	175	7km față de ROSCI0420 Oprănești
3.	Drobeta Tr. Severin	368+829 368+922	93	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, 100m față de ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0625 Dealul Vărănic
4.	Drobeta Tr. Severin – Gura Văii	368+969 369+000	31	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și 100m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0625 Dealul Vărănic
		369+054 369+212	158	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și 50m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0625 Dealul Vărănic
		369+252 369+407	155	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și 60m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0625 Dealul Vărănic
		369+750 369+823	73	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 40m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș -

				Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0625 Dealul Vărănic
5.	Gura Văii	372+378 372+466	88	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 25zgom0m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier,
6.	Gura Văii - Vârciorova	372+848 372+893	45	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 300m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier,
		372+934 372+959	25	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 340m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier,
		372+964 373+032	68	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 330m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		373+125 373+214	89	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 320m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		373+224 373+300	76	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 300m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		373+568 374+039	471	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 240m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		374+136 374+856	720	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 150m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0641 Cracul Crucii
		375+005 375+023	18	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0641 Cracul Crucii
		375+104 375+333	229	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0641 Cracul Crucii
		375+564 375+647	83	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0641 Cracul Crucii
375+762 375+783	21	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0641 Cracul Crucii		

		375+866 376+012	146	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0641 Cracul Crucii
		376+166 376+380	214	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+420 376+455	35	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+521 376+610	89	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+710 376+772	62	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+886 376+977	91	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+166 376+380	214	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+420 376+505	85	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+520 376+772	252	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		376+886 376+977	91	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		377+070 377+233	163	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 40m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		377+330 377+536	206	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portile de Fier, în RONPA0642 Fața Virului

		377+644 377+830	186	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		377+968 378+036	68	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		377+330 377+536	206	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		377+644 377+830	186	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 15m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		377+968 378+053	85	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0642 Fața Virului
		378+210 378+883	673	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
7.	Vârciorova	379+042 379+157	115	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		379+042 379+159	117	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		379+249 379+300	51	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		380+626 380+718	92	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
8.	Vârciorova - Orșova	380+810 380+935	125	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		380+809 380+976	167	în ROSCI0206-Portițele de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portițele de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portițele de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portițele de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova

		381+329 381+378	49	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		381+493 381+519	26	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, în RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		383+359 383+620	261	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 40m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 1,5km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		383+700 383+730	30	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 2,0km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		383+850 383+910	60	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 2,0km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		383+976 384+089	113	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 2,2km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		383+976 384+089	113	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 2,2km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		385+504 385+705	201	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 50m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 3,5km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		385+774 385+838	64	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 60m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 3,8km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
9.	Orșova – Valea Cernei	388+610 388+730	120	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 4,5km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		388+990 389+035	45	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 4,8km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		389+091 389+141	50	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Portiile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Portiile de Fier, 4,9km față de RONPA0614 Gura Vării-Vârciorova
		389+187 389+328	141	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș -

				Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier,
		391+950 392+019	69	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier,
10.	Valea Cernei - Topleț	395+967 396+018	51	2,1km față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 4km față de RONPA0312 Iardașița
		396+018 396+100	82	2,2km față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 4km față de RONPA0312 Iardașița
		396+556 396+626	70	2,5km față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 3,4km față de RONPA0312 Iardașița
11.	Mehadia - Iablanita	411+807 411+971	164	3km față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 150m față de RONPA0323 Râpa Neagră
		412+740 412+827	87	4,1km față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0323 Râpa Neagră
		413+884 413+978	94	5km față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 1,8km față de RONPA0323 Râpa Neagră
		414+090 414+265	175	5,3km față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 2,1km față de RONPA0323 Râpa Neagră
12.	Teregova Armeniș	444+845 444+893	48	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		444+893 444+914	21	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		444+914 445+054	140	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		445+054 445+069	15	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		445+069 445+238	169	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		445+246 445+550	304	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		446+193 446+211	18	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		446+211 446+247	36	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		446+352 446+428	76	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
		446+941 447+157	216	în ROSCI0284 Cheile Teregovei

Lucrările de consolidare ce se vor demola sunt realizate din zidărie de beton sau zidărie din piatră.

Lucrările demolate din zidărie de piatră totalizează 1365 m și sunt dispuse pe intervalele Orșova – Valea Cernei, Valea Cernei – Topleț, Mehadia – Iablanita, Teregova – Armeniș, restul fiind realizate din zidărie de beton.

Demolarea podurilor/podețelor

Structurile de poduri și podețe de cale ferată ce vor fi demolate sunt:

- cele care au fost utilizate în trecut ca podețe de descărcare, iar prin modificarea situației din teren în timp au devenit inutilizabile (sunt colmatate sau configurația terenului s-a modificat);
- poduri și podețe ce se află pe segmente de traseu ce vor fi abandonate,
- poduri și podețe ce urmează a fi reabilitate/înlocuite.

Echipamente și utilaje

Lucrările de demolare se vor desfășura după tehnologii și cu echipamente obișnuite folosite uzual la acest gen de lucrări.

Vor fi folosite echipamente adecvate pentru susțineri temporare ale elementelor de rezistență în timpul desfacerii acestora.

- platformele de susținere de tip modulată, se vor asambla prin procedee mecanice și, după caz, prin procedee termice;
- modulele rezultate precum și scările, podețele, balustradele de protecție vor fi manevrate, transportate și depozitate cu grijă, deoarece starea lor tehnică actuală le conferă posibilitatea de a fi reutilizate la alte lucrări sau, după caz, în alte scopuri.

Proces tehnologic demolare poduri/podețe

Se va împrejmuia construcția ce urmează a fi demolată, iar la punctele de acces spre locul de demolare se vor instala pancarte de avertizare.

Elementele structurale metalice sau din beton armat se vor desface/tăia la dimensiuni potrivite având în vedere greutatea și mărimea acestora.

Demolarea părților componente ale podurilor trebuie astfel executate, încât demolarea unui element de construcție să nu atragă prăbușirea neprevăzută a altei părți sau altui element.

Se vor crea depozite temporare, pentru o colectare selectivă a materialelor rezultate în urma operațiilor de demolare, de unde se va asigura încărcarea și transportul ritmic în locurile special amenajate pentru care s-a obținut aprobare.

Ordinea de demolare a lucrărilor de construcții va fi în principiu inversă ordinii operațiilor de montaj folosite la realizarea construcției.

Pentru aceste lucrări va fi necesar un drum tehnologic și o platformă tehnologică (cale din balast, umplutură de pământ, protejată cu anrocamente).

Pot fi întâlnite situații și condiții speciale pentru: **reabilitarea sau înlocuirea podurilor existente.**

- dacă există o structură separată pentru fiecare sens, structura de pe un sens va fi reabilitată (sau înlocuită), iar traficul va fi deviat temporar pe cealaltă structură existentă;
- dacă structura este unitară pentru două linii atunci dacă ipoteza de mai sus nu este fezabilă (nu există spațiu pentru modificarea aliniamentului, obstacole majore etc.), se va opta pentru structuri temporare ce vor asigura traficul în timpul lucrărilor de reabilitare/înlocuire sau întreruperea traficului în perioada lucrărilor la poduri.

Desfacere suprastructură:

- dezafectarea căii → transportul materialului;
- transferarea tablierului pe o platformă amenajată în vecinătate cu ajutorul unei macarale de mare capacitate, dezmembrarea în elemente componente → transportul în depozit.

sau

- dezmembrarea chiar în amplasament în subansamble, cu ajutorul unui sistem de schele/eșafodaje/platforme (amplasat sub pod) transferate pe mal, desfacerea în elemente componente (opțiunea beneficiarului) → transportul în depozit.

Demolarea infrastructurilor:

- demolarea pilelor (din albie), încărcarea materialului rezultat în auto (sau depozitarea temporară pe platforma) → transportul materialului.
- demolarea culeelor încărcarea materialului rezultat în auto (sau depozitarea temporară pe mal) → transportul materialului.

Desfacerea schelelor/eșafodajelor/platformelor → transportul elementelor în depozit.

Desființarea digului provizoriu necesar demolării pilelor din albia minoră → transportul materialului.

Tabel – Poduri ce se vor demola

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poz. existentă (km cf)	Denumire curs de apă/ obstacol	Distanța în raport cu ariile naturale protejate
Județul Dolj				
1.	Cernele St.	254+937	Vale fără nume	8000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Cernele - Ișalnița	257+970	Râul Amaradia	5100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Cernele - Ișalnița	257+970	Râul Amaradia	5100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	265+712	Râul Deleni	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	275+763	Valea fără nume	740m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Coțofeni - Răcari	278+258	Râul Răcarului	280m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Filiași St.	286+542	Ogașu Negraia	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Filiași - Gura Motrului	287+668	Râul Fratostița	490m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Filiași - Gura Motrului	289+633	Vale fara nume	250 m fata de Coridorul Jiului
10.	Filiași - Gura Motrului	290+650	Râul Jiu	în ROSCI0045 Coridorul Jiului
11.	Filiași - Gura Motrului	290+650	Râul Jiu	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
Județul Mehedinți				
12.	Gura Motrului - Butoiești	293+313	Râul Catinelor	70m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Gura Motrului -Butoiești	294+716	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
14.	Gura Motrului - Butoiești	295+672	Vale fără nume	1000m față de ROSCI0366-Râul Motru
15.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	Vale fără nume	900m față de ROSCI0366-Râul Motru
16.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	Vale fără nume	650m față de ROSCI0366-Râul Motru
17.	Gura Motrului - Butoiești	297+634	Vale fără nume	730m față de ROSCI0366-Râul Motru
18.	Butoiești Hm.	297+905	Vale fără nume	750m față de ROSCI0366-Râul Motru
19.	Butoiești Hm.	298+335	Vale fără nume	360m față de ROSCI0366-Râul Motru
20.	Butoiești Hm.	299+171	Vale fără nume	340m față de ROSCI0366-Râul Motru
21.	Butoiești - Strehaia	300+255	Râul Pietrișului	290m față de ROSCI0366-Râul Motru
22.	Butoiești - Strehaia	301+844	Râul Stângăceaua	340m față de ROSCI0366 Râul Motru
23.	Butoiești - Strehaia	302+621	Vale fără nume	275 m fata de ROSCI0366 Râul Motru
24.	Butoiești - Strehaia	303+571	Vale fără nume	350m față de ROSCI0366-Râul Motru
25.	Butoiești - Strehaia	303+982	Râul Motru	în ROSCI0366 Râul Motru

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

26.	Butoiești - Strehaia	304+722	Râul Balta Galbenă	1150m față de ROSCI0366-Râul Motru
27.	Butoiești - Strehaia	306+870	Valea Barboțului	1170m față de ROSCI0366-Râul Motru
28.	Strehaia St.	308+071	Râul Fântâna Turcului	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
29.	Strehaia St.	308+668	Râul Buliceni	1300m față de ROSCI0366-Râul Motru
30.	Strehaia - Ciochiuța	309+249	Pârâul Slătinic	870m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bătlanele
31.	Ciochiuța - Târna	314+217	Râul Hușnița	830m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bătlanele
32.	Ciochiuța - Târna	319+508	Râul Cervenita	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bătlanele
33.	Târna St.	320+335	Râul Hușnița	4700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bătlanele
34.	Târna - Igiroasa	325+221	Râul Fantana Patarca	3700m față de ROSCI0432-Prunișor
35.	Igiroasa - Prunișor	325+821	Râul Hușnița	3200m față de ROSCI0432-Prunișor
36.	Igiroasa - Prunișor	331+060	Râul Hușnița	260m față de ROSCI0432-Prunișor
37.	Igiroasa - Prunișor	332+105	Râul Voienișca	280m față de ROSCI0432-Prunișor
38.	Gura Văii - Vârciorova	360+101	Râul Topolnița	3000 față de ROSCI0420-Oprănești
39.	Gura Văii - Vârciorova	375+732	Vale fără nume	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, 10m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
40.	Gura Văii - Vârciorova	376+401	Râul Padina Mică	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
41.	Gura Văii - Vârciorova	376+489	Râul Padina Scarpiei	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
42.	Gura Văii - Vârciorova	377+622	Valea Virului	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, 45m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
43.	Gura Văii - Vârciorova	378+233	Râul Slătinicul Mic	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
44.	Gura Văii - Vârciorova	378+472	Râul Slătinicul Mare (golful lacului Portile de Fier)	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-

				Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
45.	Vârciorova Hm.	379+297	Râul Oreva (golful lacului Porțile de Fier)	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
46.	Vârciorova - Orșova	380+946	Râul Vârciorova	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
47.	Vârciorova - Orșova	381+459	Râul Vodița (golful lacului Porțile de Fier)	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 40m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
48.	Vârciorova - Orșova	381+916	Râul Bahna Mică	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 500m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
49.	Vârciorova - Orșova	382+073	Golful Bahna Mare (golful lacului Porțile de Fier)	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 700m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
50.	Vârciorova - Orșova	382+835	Râul Jupalnic	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
51.	Vârciorova - Orșova	383+139	Dunărea/ Vale fără nume	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
52.	Vârciorova - Orșova	383+202	Râul La Balonli	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
53.	Vârciorova - Orșova	383+645	Golful lacului Porțile de Fier	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
54.	Vârciorova - Orșova	384+012	Râul Valea Palangei	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

				Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
55.	Vârciorova - Orșova	384+148	Râul Ada Kaleh	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
56.	Orșova St.	386+983	Valea Stamati	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
57.	Orșova - Valea Cernei	388+487	Râul Tufan	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
58.	Topleț Hm.	391+375	Râul Cerna	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
Județul Caraș Severin				
59.	Mehadia Veche St.	400+240	Râul Iardașița Mare	570m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312-Iardașița, 4000m față de Geparcul Platoul Mehedinti
60.	Mehadia Veche St.	409+139	Râul Belareca Mic	1400m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1400m față de RONPA0313-Belareca
61.	Mehadia Veche - lablanița	409+922	Râul Belareca	1700m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1300m față de RONPA0326-Valea Greatca
62.	Mehadia Veche - lablanița	410+661	Râul Sverdin	2300m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0323-Râpa Neagră
63.	Mehadia Veche - lablanița	413+885	Râul Mehadica	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
64.	Mehadia Veche - lablanița	414+199	Raul Mehadica	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
65.	Mehadia Veche - lablanița	414+558	Râul Mehadica	5900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3300m față de RONPA0327-Ravena Crouri
66.	Domașnea Cornea Hm.	431+057	Râul Domasnea	10000m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
67.	Teregova Hm.	442+796	Râul Criva	7600m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
68.	Teregova - Armeniș	443+952	Râul Timiș	800m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
69.	Teregova - Armeniș	446+709	Râul Timiș	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
70.	Armeniș St.	448+100	Râul Timiș	în ROSCI0284-Cheile Teregovei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

71.	Armeniș - Slatina Timiș	450+527	Ogașul Pietroasa	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
72.	Armeniș - Slatina Timiș	450+855	Râul Timiș	2400m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
73.	Armeniș - Slatina Timiș	451+403	Râul Timiș	2700m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
74.	Armeniș - Slatina Timiș	452+614	Ogașul Valea Mare	3200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
75.	Slatina Timiș St.	454+097	Râul Timiș	4100m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
76.	Slatina Timiș St.	455+306	Pârâul Sadovița	2100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
77.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+350	Râul Ilova	1100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
78.	Vălișoara Hm.	462+081	Râul Groapa Copaciului	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
79.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	Vale fără nume	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
80.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	Pârâul Vălișoara	390m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	Pârâul Cârpița	430m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
82.	Vălișoara - Balta Sărată	466+210	Râul Bolvasnita	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
83.	Balta Sărată - Caransebeș	471+856	Râul Timiș	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
84.	Balta Sărată - Caransebeș	472+296	Râul Valisoara	3600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Tabel - Podețe ce se vor demola

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
Judetul Dolj				
1.	Craiova - Cernele	251+128	Valea fără nume	11500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Craiova - Cernele	251+653	Vale fără nume	11200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Craiova - Cernele	253+647	Vale fără nume	9300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Cernele St.	256+806	Vale fără nume	6200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Ișalnița St.	261+182	râul Gordovan	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Ișalnița St.	262+807	Vale fără nume	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Ișalnița St.	263+067	Râul Lacraru	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Ișalnița - Coțofeni	263+470	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Ișalnița - Coțofeni	263+784	Vale fără nume	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Ișalnița - Coțofeni	265+123	râul Bogeia	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Ișalnița - Coțofeni	266+400	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Ișalnița - Coțofeni	268+417	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Coțofeni Hm.	269+086	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
14.	Coțofeni Hm.	269+930	Vale fără nume	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Coțofeni - Răcari	270+670	Vale fără nume	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Coțofeni - Răcari	271+914	Vale fără nume	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Coțofeni - Răcari	272+670	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	Coțofeni - Răcari	272+921	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Coțofeni - Răcari	274+224	Vale fără nume	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Coțofeni - Răcari	277+325	Vale fără nume	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	Răcari Hm.	279+538	Râul Răcarului	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	Răcari - Filiași	280+322	râul Răcarului	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	Răcari - Filiași	280+552	Vale fără nume	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	Răcari - Filiași	280+762	Vale fără nume	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	Răcari - Filiași	280+872	Vale fără nume	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	Răcari - Filiași	281+154	râul Răcarului	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	Răcari - Filiași	281+528	râul Răcarului	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	Răcari - Filiași	282+896	Vale fără nume	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	Răcari - Filiași	283+633	râul Filiașului	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	Răcari - Filiași	283+960	râul Filiașului	1650m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	Filiași St.	284+785	râul Filiașului	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	Filiași St.	285+536	Vale fără nume	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	Filiași - Gura Motrului	286+904	râul Plopul Popii	950m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
Judetul Mehedinti				
34.	Filiași - Gura Motrului	291+236	Vale fără nume	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	Gura Motrului - Butoiești	295+900	Vale fără nume	950m față de ROSCI0366-Râul Motru
36.	Gura Motrului - Butoiești	297+450	Vale fără nume	700m față de ROSCI0366-Râul Motru
37.	Butoiești - Strehaia	300+040	Vale fără nume	500m față de ROSCI0366-Râul Motru
38.	Strehaia St.	310+504	râul Pietricioaia	400m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
39.	Strehaia - Ciochiuța	311+130	râul Pietricioaia Mică	450m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
40.	Strehaia - Ciochiuța	311+736	Valea Strejei	550m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
41.	Strehaia - Ciochiuța	311+984	Vale fără nume	650m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
42.	Strehaia - Ciochiuța	312+483	Valea Aninilor	1000m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
43.	Strehaia - Ciochiuța	315+582	Valea Stanescu	900m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
44.	Strehaia -	316+060	Valea Blejdoaichi	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
	Ciochiuța			Bâtlanele
45.	Ciochiuța - Târna	318+961	Valea Manesti	950m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
46.	Ciochiuța - Târna	320+910	Valea Serpei	1800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
47.	Ciochiuța - Târna	321+818	Vale fără nume	2600m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
48.	Ciochiuța - Târna	321+918	Valea Fântâniei	2800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
49.	Ciochiuța - Târna	322+208	Vale fără nume	3100m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
50.	Târna St.	324+830	Vale fără nume	4000m față de ROSCI0432-Prunișor
51.	Târna - Igiroasa	329+007	Vale fără nume	1100m față de ROSCI0432-Prunișor
52.	Igiroasa - Prunișor	331+576	Valea Lintea	300m față de ROSCI0432-Prunișor
53.	Drobeta Est St.	358+525	Vale fără nume	5100m față de ROSCI0420-Oprănești
54.	Drobeta Est St.	358+757	Valea Baranului	5300m față de ROSCI0420-Oprănești
55.	Drobeta Est St.	359+230	Valea Baranului	5300m față de ROSCI0420-Oprănești
56.	Drobeta Est St.	359+382	Vale fără nume	5800m față de ROSCI0420-Oprănești
57.	Drobeta Est St.	361+044	Vale fără nume	6800m față de ROSCI0420-Oprănești
58.	Drobeta Est St.	361+250	Vale fără nume	7000m față de ROSCI0420-Oprănești
59.	Drobeta Est St.	361+322	Vale fără nume	7000m față de ROSCI0420-Oprănești
60.	Drobeta Est St.	361+402	Vale fără nume	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
61.	Drobeta Est St.	361+575	Vale fără nume	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
62.	Drobeta Est - Drobeta	361+885	Vale fără nume	7200m față de ROSCI0420-Oprănești
63.	Drobeta Est - Drobeta	362+404	Vale fără nume	7400m față de ROSCI0420-Oprănești
64.	Drobeta Est - Drobeta	362+600	Vale fără nume	7600m față de ROSCI0420-Oprănești
65.	Drobeta Est - Drobeta	363+000	Vale fără nume	5700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
66.	Drobeta St.	364+352	Valea Bresniter	4600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
67.	Drobeta - Gura Văii	366+375	Râul Breznitei	2500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
68.	Drobeta - Gura Văii	366+893	Râul Fantanele Schelei	2000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
69.	Drobeta - Gura Văii	367+714	Râul Rapa Înalta	1300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
70.	Drobeta - Gura Văii	368+119	Vale fara nume	1200m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
71.	Drobeta - Gura Văii	368+628	Vale fără nume	500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
72.	Drobeta - Gura Văii	368+950	Vale fără nume	100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
73.	Drobeta - Gura Văii	369+124	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
74.	Drobeta - Gura Văii	369+377	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
75.	Drobeta - Gura Văii	369+600	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
76.	Drobeta - Gura Văii	369+889	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
77.	Drobeta - Gura Văii	370+005	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0639-Cracul Găioara și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
78.	Drobeta - Gura Văii	370+590	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
79.	Drobeta - Gura Văii	371+287	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
80.	Gura Văii Hm.	371+430	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
81.	Gura Văii Hm.	371+624	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
82.	Gura Văii Hm.	371+900	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
83.	Gura Văii Hm.	372+145	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
84.	Gura Văii Hm.	372+293	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
85.	Gura Văii Hm.	372+396	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
86.	Gura Văii Hm.	372+594	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
87.	Gura Văii Hm.	372+735	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
88.	Gura Văii Hm.	372+831	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
89.	Gura Văii - Vârciorova	373+266	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
90.	Gura Văii - Vârciorova	373+311	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
91.	Gura Văii - Vârciorova	373+400	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
				Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
92.	Gura Văii - Vârciorova	373+435	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
93.	Gura Văii - Vârciorova	373+508	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
94.	Gura Văii - Vârciorova	373+573	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
95.	Gura Văii - Vârciorova	373+654	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 50m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
96.	Gura Văii - Vârciorova	373+893	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
97.	Gura Văii - Vârciorova	373+953	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
98.	Gura Văii - Vârciorova	374+029	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
99.	Gura Văii - Vârciorova	374+106	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
100.	Gura Văii - Vârciorova	374+180	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
				RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
101.	Gura Văii - Vârciorova	374+280	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
102.	Gura Văii - Vârciorova	374+620	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
103.	Gura Văii - Vârciorova	374+667	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
104.	Gura Văii - Vârciorova	374+742	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
105.	Gura Văii - Vârciorova	374+958	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
106.	Gura Văii - Vârciorova	375+098	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
107.	Gura Văii - Vârciorova	375+376	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
108.	Gura Văii - Vârciorova	375+447	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
109.	Gura Văii - Vârciorova	375+577	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
110.	Gura Văii - Vârciorova	375+781	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
111.	Gura Văii - Vârciorova	375+931	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
112.	Gura Văii - Vârciorova	376+034	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
113.	Gura Văii - Vârciorova	376+086	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
114.	Gura Văii - Vârciorova	376+283	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
115.	Gura Văii - Vârciorova	376+643	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
116.	Gura Văii - Vârciorova	376+762	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
117.	Gura Văii - Vârciorova	376+866	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
118.	Gura Văii - Vârciorova	376+970	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
119.	Gura Văii - Vârciorova	377+100	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
				Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
120.	Gura Văii - Vârciorova	377+220	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
121.	Gura Văii - Vârciorova	377+503	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
122.	Gura Văii - Vârciorova	377+770	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
123.	Gura Văii - Vârciorova	377+887	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
124.	Gura Văii - Vârciorova	378+098	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
125.	Gura Văii - Vârciorova	378+750	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
126.	Gura Văii - Vârciorova	378+825	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
127.	Gura Văii - Vârciorova	378+931	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
128.	Gura Văii - Vârciorova	379+055	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
				RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
129.	Vârciorova Hm.	379+469	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
130.	Vârciorova Hm.	379+642	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
131.	Vârciorova Hm.	379+795	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
132.	Vârciorova Hm.	379+989	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
133.	Vârciorova Hm.	380+356	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
134.	Vârciorova Hm.	380+546	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
135.	Vârciorova Hm.	380+633	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
136.	Vârciorova Hm.	380+816	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
137.	Vârciorova - Orșova	381+096	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
138.	Vârciorova - Orșova	381+144	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
139.	Vârciorova - Orșova	381+662	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
140.	Vârciorova - Orșova	382+287	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 500m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
141.	Vârciorova - Orșova	382+429	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și 600m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
142.	Vârciorova - Orșova	383+316	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
143.	Vârciorova - Orșova	383+411	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
144.	Vârciorova - Orșova	383+765	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
145.	Vârciorova - Orșova	383+827	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
146.	Vârciorova - Orșova	383+862	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
147.	Vârciorova - Orșova	384+274	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
148.	Vârciorova - Orșova	384+465	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
149.	Vârciorova - Orșova	384+621	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
150.	Vârciorova - Orșova	384+708	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
151.	Vârciorova - Orșova	384+818	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
152.	Vârciorova - Orșova	384+947	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
153.	Vârciorova - Orșova	385+021	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
154.	Vârciorova - Orșova	385+110	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
155.	Vârciorova - Orșova	385+252	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
156.	Vârciorova - Orșova	385+375	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
157.	Vârciorova - Orșova	385+574	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
158.	Vârciorova - Orșova	385+976	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
159.	Vârciorova - Orșova	386+067	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
160.	Vârciorova - Orșova	386+350	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
161.	Vârciorova - Orșova	386+531	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
162.	Orșova St.	387+531	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
163.	Orșova St.	387+635	Valea Lui Ivan	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
164.	Orșova St.	387+820	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
165.	Orșova St.	387+925	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
166.	Orșova St.	388+016	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și în

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
				RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
167.	Orșova St.	388+121	Vale fără nume	în ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
168.	Orșova St.	388+227	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
169.	Orșova - Valea Cernei	389+028	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
170.	Orșova - Valea Cernei	389+432	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
171.	Orșova - Valea Cernei	389+534	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
172.	Orșova - Valea Cernei	389+662	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
173.	Orșova - Valea Cernei	389+764	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
174.	Orșova - Valea Cernei	389+932	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
175.	Orșova - Valea Cernei	390+150	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
176.	Orșova - Valea Cernei	390+692	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
177.	Orșova - Valea Cernei	392+020	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
178.	Orșova - Valea Cernei	392+418	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
179.	Orșova - Valea Cernei	392+540	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
180.	Orșova - Valea Cernei	392+652	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
181.	Valea Cernei Hm.	393+183	râul Ogasul Seracovei Mici	400m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
Judetul Caraș Severin				
182.	Valea Cernei Hm.	393+935	râul Ogasul Pitigoiului	800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
183.	Valea Cernei - Topleț	394+679	Vale fără nume	1100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
184.	Valea Cernei - Topleț	395+735	Vale fără nume	2300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
185.	Valea Cernei - Topleț	396+197	Vale fără nume	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
186.	Valea Cernei - Topleț	396+413	Vale fără nume	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
187.	Valea Cernei - Topleț	396+707	Vale fără nume	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
188.	Valea Cernei - Topleț	396+905	Vale fără nume	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
189.	Valea Cernei - Topleț	397+099	Vale fără nume	2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
190.	Valea Cernei - Topleț	397+224	Vale fără nume	2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
191.	Valea Cernei - Topleț	397+293	Vale fără nume	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
192.	Valea Cernei - Topleț	397+600	Vale fără nume	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
193.	Topleț Hm.	397+937	Vale fără nume	3000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
194.	Topleț Hm.	398+768	râul Gulerani	2600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
195.	Topleț Hm.	398+932	râul Gulerani	2500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
196.	Topleț - Băile Herculane	400+720	Vale fără nume	400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
197.	Topleț - Băile Herculane	400+917	Vale fără nume	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 10m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
198.	Topleț - Băile Herculane	401+122	Vale fără nume	100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
199.	Topleț - Băile Herculane	401+670	Vale fără nume	în ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312 Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
200.	Topleț - Băile Herculane	402+249	Vale fără nume	150m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
201.	Topleț - Băile	402+634	Vale fără nume	300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
	Herculane			Cernei și 250m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
202.	Topleț - Băile Herculane	403+943	Vale fără nume	200m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
203.	Topleț - Băile Herculane	404+106	Vale fără nume	100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
204.	Băile Herculane St.	404+621	Vale fără nume	50m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
205.	Băile Herculane St.	404+886	Vale fără nume	40m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
206.	Băile Herculane St.	405+828	Vale fără nume	300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 40m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
207.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	406+047	râul Ogasul Iazului	400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
208.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	406+188	Râul Ogasul Matisului	390m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 660m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
209.	Mehadia Nouă Hm.	406+634	Vale fără nume	40m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
210.	Mehadia Nouă Hm.	406+975	Vale fără nume	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
211.	Mehadia Nouă Hm.	407+260	Vale fără nume	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
				4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 760m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
212.	Mehadia Nouă Hm.	407+689	Vale fără nume	800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
213.	Mehadia Nouă Hm.	407+878	Vale fără nume	9000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 550m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
214.	Mehadia Veche St.	408+799	Vale fără nume	1100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
215.	Mehadia Veche St.	409+714	Vale fără nume	1500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
216.	Mehadia Veche St.	409+758	Vale fără nume	1700m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
217.	Mehadia Veche - lablanița	410+205	Vale fără nume	1900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
218.	Mehadia Veche - lablanița	410+576	râul Sverdln	2300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
219.	Mehadia Veche - lablanița	410+791	Vale fără nume	2400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greatța
220.	Mehadia Veche - lablanița	411+204	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greatța
221.	Mehadia Veche - lablanița	411+558	Vale fără nume	2800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greatța
222.	Mehadia Veche - lablanița	411+709	Vale fără nume	2900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greatța și 30m față de RONPA0323-Râpa Neagră
223.	Mehadia Veche - lablanița	412+001	râul Râpa Neagră	3600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 90m față de RONPA0323-Râpa Neagră
224.	Mehadia Veche - lablanița	412+303	Vale fără nume	4000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0323-Râpa Neagră
225.	Mehadia Veche - lablanița	412+416	Vale fără nume	4100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 300m față de RONPA0323-Râpa Neagră
226.	Mehadia Veche - lablanița	412+476	Vale fără nume	4500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 500m față de RONPA0323-Râpa Neagră
227.	Mehadia Veche - lablanița	413+216	Vale fără nume	4100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
228.	Mehadia Veche - Iabłanița	415+138	Vale fără nume	5000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
229.	Iabłanița St.	415+400	Vale fără nume	5100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
230.	Iabłanița St.	416+543	Vale fără nume	6000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
231.	Iabłanița - Crușovăț	417+190	Vale fără nume	6300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1700m față de RONPA0327-Ravena Crouri
232.	Iabłanița - Crușovăț	418+403	Vale fără nume	7300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
233.	Iabłanița - Crușovăț	418+921	Vale fără nume	7500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
234.	Iabłanița - Crușovăț	419+292	Vale fără nume	8100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
235.	Iabłanița - Crușovăț	419+547	Vale fără nume	8200m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
236.	Iabłanița - Crușovăț	419+929	Vale fără nume	8300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
237.	Iabłanița - Crușovăț	421+057	Râul Plugova	8600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
238.	Iabłanița - Crușovăț	421+550	Vale fără nume	8800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
239.	Iabłanița - Crușovăț	422+170	Vale fără nume	9200m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
240.	Crușovăț St.	422+790	Vale fără nume	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
241.	Crușovăț St.	423+220	Vale fără nume	9800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
242.	Crușovăț St.	423+574	râul Ogasul Draghmac	9400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
243.	Crușovăț - Domașnea Cornea	426+471	Vale fără nume	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
244.	Crușovăț - Domașnea Cornea	426+521	Vale fără nume	9700m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
245.	Crușovăț - Domașnea Cornea	427+071	Vale fără nume	9800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
246.	Teregova Hm.	442+321	Vale fără nume	1400m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
247.	Teregova Hm.	442+567	Vale fără nume	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
248.	Teregova Hm.	443+489	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
249.	Teregova - Armeniș	444+304	Vale fără nume	în ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
250.	Teregova - Armeniș	444+734	Vale fără nume	250m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
251.	Teregova - Armeniș	445+005	Vale fără nume	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
252.	Teregova - Armeniș	445+168	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
253.	Teregova - Armeniș	445+397	Vale fără nume	în ROSCI0284 Cheile Teregovei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
254.	Teregova - Armeniș	445+485	Vale fără nume	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
255.	Teregova - Armeniș	445+634	Vale fără nume	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
256.	Teregova - Armeniș	445+723	Vale fără nume	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
257.	Teregova - Armeniș	446+085	Vale fără nume	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
258.	Teregova - Armeniș	446+212	Vale fără nume	în ROSCI0284 Cheile Teregovei
259.	Teregova - Armeniș	447+268	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
260.	Armeniș St.	447+984	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
261.	Armeniș St.	448+248	Valea Bibarilor	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
262.	Armeniș St.	449+041	râul Ogas Curicova	800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
263.	Armeniș St.	449+479	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
264.	Armeniș - Slatina Timiș	449+629	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
265.	Armeniș - Slatina Timiș	449+889	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
266.	Armeniș - Slatina Timiș	449+970	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
267.	Armeniș - Slatina Timiș	450+033	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
268.	Armeniș - Slatina Timiș	450+152	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
269.	Armeniș - Slatina Timiș	451+595	Vale fără nume	3200m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
270.	Armeniș - Slatina Timiș	452+167	Vale fără nume	3600m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
271.	Armeniș - Slatina Timiș	452+315	Vale fără nume	3800m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
272.	Armeniș - Slatina Timiș	452+849	Vale fără nume	4000m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
273.	Armeniș - Slatina Timiș	452+928	Vale fără nume	3000m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
274.	Armeniș - Slatina Timiș	453+150	Vale fără nume	2700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
275.	Armeniș - Slatina Timiș	453+304	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
276.	Armeniș - Slatina Timiș	453+423	Vale fără nume	2000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
277.	Slatina Timiș St.	454+236	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
278.	Slatina Timiș St.	454+495	Vale fără nume	1600m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
279.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+015	Vale fără nume	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
280.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+138	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
281.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+392	Vale fără nume	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Stație/Interval	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile naturale protejate
282.	Slatina Timiș - Vălișoara	457+400	Vale fără nume	150m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
283.	Slatina Timiș - Vălișoara	457+847	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
284.	Slatina Timiș - Vălișoara	458+505	Vale fără nume	350m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
285.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+702	Vale fără nume	350m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
286.	Slatina Timiș - Vălișoara	460+139	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
287.	Slatina Timiș - Vălișoara	460+339	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
288.	Vălișoara Hm.	461+191	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
289.	Vălișoara - Balta Sărată	462+501	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
290.	Vălișoara - Balta Sărată	466+116	râul Cirtitu	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
291.	Vălișoara - Balta Sărată	467+731	Vale fără nume	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
292.	Vălișoara - Balta Sărată	467+858	Vale fără nume	150m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
293.	Vălișoara - Balta Sărată	468+198	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
294.	Vălișoara - Balta Sărată	468+687	Vale fără nume	500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
295.	Vălișoara - Balta Sărată	469+002	Vale fără nume	900m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
296.	Vălișoara - Balta Sărată	469+262	Vale fără nume	1100 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
297.	Balta Sărată St.	471+017	Vale fără nume	2800 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 2800m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
298.	Balta Sărată St.	471+251	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca 2900m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
299.	Balta Sărată - Caransebeș	471+490	Vale fără nume	3200 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
300.	Balta Sărată - Caransebeș	472+002	Vale fără nume	3800 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
301.	Balta Sărată - Caransebeș	473+167	Vale fără nume	4000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
302.	Balta Sărată - Caransebeș	473+618	râul Roi	3700 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
303.	Balta Sărată - Caransebeș	474+034	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
304.	Balta Sărată - Caransebeș	474+235	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
305.	Balta Sărată - Caransebeș	474+436	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
306.	Balta Sărată - Caransebeș	474+891	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Tabel - Demolări pasaje inferioare

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poz. km existentă	Drum intersectat	Distanța față de ariile protejate
Judetul Dolj				
1.	Cernele - Ișalnița	259+088	DC122	4,0km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Ișalnița - Coțofeni	264+551	Drum	2,2km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Ișalnița - Coțofeni	266+115	Drum	2,5km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Coțofeni - Răcari	276+565	Drum	2,5km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	277+968	Drum	250m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Filiași - Gura Motrului	289+633	Drum	120m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
Judetul Mehedinți				
7.	Gura Motrului - Butoiești	293+900	Drum	700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Butoiești - Strehai	302+621	Drum	260m față de ROSCI0366-Râul Motru
9.	Gura Văii - Vârciorova	374+471	Drum	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier, RONPA0014 Portile de Fier și ROSPA0641 Cracul Crucii
10.	Valea Cernei Hm.	392+874	Drum	130m față de ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206 Porțile de Fier
Județul Caras Severin				
11.	Mehadia Veche - Iablanita	414+199	Drum	6km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3,3km față de RONPA0327-Ravena Crouri
12.	Crușovăț St.	422+480	Drum	9,6km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3,0km față de RONPA0327-Ravena Crouri
13.	Slatina Timiș St.	454+669	DC18	1,6km față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Tabel - Demolări pasaje superioare

Nr. crt	Stație/ Interval	km existent	Drum intersectat	Distanța față de ariile protejate
1.	Mehadia Veche – Iablanita, jud. Caras Severin	416+900	DN47B	5,2km față de ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 1,7km față de RONPA0327 Ravena Crouri

Desființarea drumurilor provizorii de acces la poduri

Tabel – Drumurile provizorii de acces ce vor fi desființate

Nr. crt.	Interval Stație	km ex.	km pr.	Drumuri provizorii de acces (m)	Suprafata (m ²)	Material (balast) rezultat din desființare drum (m ³)	Distanța față de ariile naturale protejate
1.	Ișalnița-Coțofeni	266+999	267+001	107	402	80	2,4 km față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	Gura Motrului -	295+672	295+806	297	1215	243	1km față de ROSCI0366 Râul Motru

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	Butoiești						
3.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	296+680	77	345	69	900m față de ROSCI0366 Râul Motru
4.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	297+261	1200	5400	1080	700m față de ROSCI0366 Râul Motru
5.	Strehaia	309+249	309+372	210	945	189	1,3km față de ROSCI0366 Râul Motru
6.	Igiroasa - Prunișor	332+105	332+230	209	940	188	2,8km față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
7.	Mehadia - Iablanița	413+885	413+355	581	2614	523	4,4km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 1,2km față de RONPA0323 Râpa Neagră, 2,7km față de RONPA0326 Valea Greața
8.	Mehadia - Iablanița	414+199	413+666	140	630	126	4,7km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 1,7km față de RONPA0323 Râpa Neagră, 2,7km față de RONPA0326 Valea Greața
9.	Teregova	442+796	441+911	207	1351	270	700m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
10.	Armeniș - Slatina Timiș	450+527	449+642	271	1219	244	2 km față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
11.	Armeniș - Slatina Timiș	452+614	451+728	146	657	131	3,6km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
12.	Slatina - Timiș - Vălișoara	459+350	458+468	92	414	83	300m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
13.	Vălișoara	462+081	461+197	203	913	183	400m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
14.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	462+285	544	2448	490	600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
15.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	462+704	306	1477	295	600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
16.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	464+766	534	2403	481	600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
17.	Balta Sărată	472+296	471+423	254	1143	229	3,5km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 4,5km față de RONPA0317 Fâneața cu narcise Zervești
TOTAL				5378	24516	4904	

Materialul va fi reutilizat integral la drumuri locale sau valorificat la terți.

Demolare lucrări civile

Lucrări de demolare - clădiri din zidărie

Demolarea părților componente ale clădirii trebuie astfel executată încât demolarea unei părți din clădire sau a unui element de construcție să nu atragă prăbușirea neprevăzută a altei părți sau a altui element. Se va ține cont a se folosi plasa antipraf și tot pentru a evita praful, clădirea (pe porțiuni) poate fi stropită cu apă→transportul materialului.

Echipamente și utilaje

Platformele de susținere de tip modulată, se vor asambla prin procedee mecanice și, după caz, prin procedee termice macara.

Procesul tehnologic

- se delimitează zona de lucru cu bandă de semnalizare;
- se realizează montarea schelei de lucru sau se vor utiliza scări metalice;
- se realizează întreruperea alimentării cu apă, energie electrică și gaz în zona de lucru;
- se începe demolarea propriu zisa, de sus în jos.

Sucesiunea operațiilor de demolare este următoarea:

- demontare șarpantă;
- demolarea elementelor instabile, a elementelor de umplură, a elementelor de rezistență;
- stropirea părților de zidărie spre a evita producerea și răspândirea prafului, periodic;
- se realizează astuparea sau împrejmuirea gropilor rămase după demolare;
- demolarea grinzilor metalice sau a bolților, în vederea evitării prăbușirii acestora, - staționarea muncitorilor în zonele periculoase este interzisă;
- cărămizile/blocurile de zidărie întregi sunt tăiate și cioplite cu atenție, pentru a corespunde calitativ scopurilor în care sunt utilizate;
- se transportă și se depozitează materialele recuperate, cu grijă și atenție, pentru a fi conservată calitatea acestora în depozite temporare până la finalizarea lucrărilor de demolare;
- se realizează curățenia completă a zonei de lucru, prin îndepărtarea molozului și a tuturor elementelor rezultate în urma demolării→transportul materialului, ce a fost colectat selectiv, către depozite autorizate.

Dezafectarea lucrărilor de construcții executate din prefabricate de beton așezate pe sol

În aceasta categorie sunt incluse pavajele din dale prefabricate.

Dezafectarea se realizează prin demontarea și manevrarea (în funcție de greutate și gabarit) manuală și/sau mecanică (cu macaraua) a prefabricatelor cu sortare și stivuire pentru prefabricatele recuperabile →transportul materialului.

Prefabricatele degradate se concasează cu mijloace mecanice →transportul materialului, la un depozit de deșeuri inerte autorizat. Manevrarea prefabricatelor se face cu mijloace de ridicare și dispozitive omologate în funcție de greutate și gabarit. Fixarea dispozitivului pentru agățare se realizează corespunzător sistemului constructiv al prefabricatului (dornuri, urechi sau cârlige de agățare).

Tabel - Demolări/ desființări lucrări civile

Nr. crt.	Stația /Halta	Tip construcție	Supraf. demolată (m ²)	Distanța față de ariile naturale protejate
Județul Dolj				
1.	Craiova	Peroane	6800	13km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

2.	Craiova Triaj hc.	Peroane	300	12,5km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Cernele	Grup sanitar, Peroane	400	7km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița h	Peroane	170	2840m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Ișalnița	Peroane	920	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Almăj h	Peroane, Copertină refugiu	340	2400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Coșofeni Hm	Peroane	480	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Brădești h	Peroane	350	980m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Răcari Hm	Peroane	700	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Canton 282h	Peroane	350	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Filiași	Peroane, Grup sanitar	2000	2100m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
Județul Mehedinți				
12.	Gura Motrului Hm	Peroane	420	20m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
13.	Butoiești Hm	Peroane, Clădire Magazie	1000	300m față de ROSCI0366 Râul Motru
14.	Lunca Banului hc	Peroane	400	15m față de ROSCI0366-Râul Motru
15.	Strehaia	Peroane, Grup sanitar	900	700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bătlanele
16.	Strehaia hc.	Peroane, Clădire Magazie, Clădire călători	950	600m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bătlanele
17.	Ciochiuța Hm	Clădire călători +CED, Peroane	950	800m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bătlanele
18.	Tâmna	Peroane	600	4,0km față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bătlanele
19.	Igiroasa Hm	Peroane	900	330m față de ROSCI0432 Prunișor
20.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	Grup sanitar, Peroane	500	4,0km față de ROSC0420 Oprănești
21.	Drobeta Tr. Severin Est Hm	Peroane	200	5,5km față de ROSC0420 Oprănești și 4km față de RONPA0625 Dealul Vărănic
22.	Drobeta Tr. Severin	Peroane	1800	5,0 km față de ROSC0420 Oprănești și 3,6km față de RONPA0625 Dealul Vărănic
23.	Dinamica h	Peroane	200	2,6km față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
24.	Gura Văii Hm	Peroane	300	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier și 3,5km față de RONPA0642 Față Virului
25.	Jidoștița h	Peroane	300	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

				Parcul Natural Porțile de Fier
26.	Vârciorova Hm	Peroane	500	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
27.	Ilovița h	Peroane	150	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
28.	Șantier Naval h	Peroane	150	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, în RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
29.	Orșova	Peroane, 2 cabine acar	1450	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 50m față de RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
Județul Caraș Severin				
30.	Valea Cernei Hm	Grup sanitar, Peroane	1700	600m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier
31.	Topleț Hm	Peroane, Grup sanitar, 2 magazine	1100	2,4km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 2,5km față de RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, în RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, 3km față de RONPA0931 Geoparcul Platoul Mehedinți
32.	Băile Herculane	Scări nefuncționale, Peroane	2100	20m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312 Iardașița
33.	Mehadia Noua Hm	Peroane, Grup sanitar, Magazine	300	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 1,2km față de RONPA0326 Valea Greățca și 1,3km față de RONPA0323 Râpa Neagră
34.	Mehadia Veche Hm	Peroane, Grup sanitar, Cabină, Magazine	880	1,4km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1,3km față de RONPA0326 Valea Greățca și 1,4km față de RONPA0323 Râpa Neagră
35.	Iablanița	Peroane, Grup sanitar, Cântar, 2 cabine, 2 magazine, Clădire călători, Clădire CED	2330	6km față de față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1,5km față de RONPA0327 Ravena Crouri
36.	Crușovăț	Peroane, Grup sanitar, Clădire părăsită	800	9,5km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 700m față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
37.	Cornea hc	Peroane, Clădire părăsită	100	9,6km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei

38.	Domașnea Cornea Hm	Peroane, Grup sanitar, 2 magazine, Clădire anexa	970	8200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
39.	Luncavița h	Peroane	100	8000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
40.	Poarta Hm (existent)	Peroane, Remiza vagoane, 3 barăci din lemn, Clădire călători, Clădire CED, 2 cabine	1550	5500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
41.	Teregova Hm	Peroane, Grup sanitar, District Linii, Locuinta cf, Canton, Rampă, Magazine	1040	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
42.	Armeniș	Peroane, Canton dezafectat, Magazine, Grup sanitar, Rampă	1200	200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
43.	Slatina Timiș	Peroane, Grup sanitar, 2 cantoane, District linii, Magazine, Clădire Călători, Clădire CED	1750	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
44.	Vălișoara Hm	Peroane, Grup sanitar	500	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
45.	Petroșnița h	Peroane	100	470m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
46.	Valea Timișului Hm	Peroane, Grup sanitar	430	170m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
47.	Balta Sărată	Peroane, Grup sanitar, Clădire anexă, Canton, Cabină acar	1600	2700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3,5km față de RONPA0317 Fâneața cu narcise Zervești
48.	Caransebeș haltă h	Peroane, Grup sanitar	170	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Prezentăm în tabelul de mai jos situația demolărilor de construcții, aparținând unor proprietari persoane fizice și juridice.

Tabel – Demolări de construcții aparținând unor proprietari persoane fizice și juridice

Nr crt	UAT	Localitate	Numele si prenumele proprietarului / deținătorului	Poziția față de localitate	Destinație construcție	Supra-față construită	Suprafața desfășurată (m ²) sau lungime
--------	-----	------------	--	----------------------------	------------------------	-----------------------	---

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

			terenului			(m ²)	totală împrejmuirii (ml)
Județul Dolj							
1	Craiova	Craiova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	Construcție anexă	25	25
2	Ișalnița	Ișalnița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	20	20
3	Ișalnița	Ișalnița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	14	14
4	Ișalnița	Ișalnița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	15	15
5	Filiași	Filiași	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcție anexa	10	10
6	Butoiești	Butoiești	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	7	7
Județul Mehedinți							
7	Butoiești	Butoiești	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții industriale și edilitare	184	184
8	Butoiești	Butoiești	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	11	11
9	Butoiești	Butoiești	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	13	13
10	Strehaia	Strehaia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	14	14
11	Strehaia	Strehaia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	3	3
12	Prunișor	Prunișor	Olaru Elena Olaru Gheorghe	intravilan	construcții de locuințe	42	42
13	Prunișor	Prunișor	Olaru Elena Olaru Gheorghe	intravilan	construcții anexa	11	11
14	Șimian	Șimian	R.A.A.N - Sucursala ROMAG TERMO Halanga - CU SEDIUL IN LOC.Halanga ,COM. Izvoru- Barzii	extravilan	construcții industriale sedilitare	7654	7654
15	Șimian	Șimian	Constantinescu Adrian	intravilan	construcții anexa	93	93
16	Șimian	Șimian	R.A.A.N - Sucursala ROMAG TERMO Halanga - CU	extravilan	construcții industriale și edilitare	59233	59233

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

			SEDIUL IN LOC.Halanga ,COM. Izvoru- Barzii				
17	Șimian	Șimian	STATUL ROMAN - Distributie Energie Oltenia S.A.	extravilan	construcții industriale și edilitare	7	7
18	Orșova	Orșova	STMF MARFA	intravilan	construcții industriale și edilitare	17	17
19	Orșova	Orșova	STMF MARFA	intravilan	construcții industriale și edilitare	9	9
20	Orșova	Orșova	CITRO AGOSTINO	intravilan	construcții industriale și edilitare	634	634
21	Orșova	Orșova	Petre Rozalian Mihai Petre Loredana Dumitrita	intravilan	construcții anexa	64	64
22	Orșova	Orșova	Obodaru Marian Obodaru Sanda- Vasilica	intravilan	construcții de locuinte	91	191
23	Orșova	Orșova	Fulga Mihăiță- Cristian Fulga Cornelia	intravilan	construcții de locuinte	112	234
24	Orșova	Orșova	Parvanescu Ion	intravilan	construcții de locuinte	72	144
25	Orșova	Orșova	Parvanescu Ion	intravilan	construcții anexa	33	33
26	Orșova	Orșova	Parvanescu Ion	intravilan	construcții anexa	7	7
27	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	SC ALCRIERIKA SRL	intravilan	construcții anexa	57	57
28	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	Pascu Violeta	intravilan	construcții de locuinte	166	498
29	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	Pascu Violeta	intravilan	construcții anexa	73	146
30	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	Pascu Violeta	intravilan	construcții anexa	32	32
31	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	Manafu Luminita Marculescu Dumitru	intravilan	construcții anexa	11	11
32	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	Giurca Alin- Constantin Giurca Lidia- Mariana	intravilan	construcții anexa	14	14
33	Drobeta- Turnu Severin	Drobeta- Turnu Severin	S.N.T.F.M CFR MARFA S.A	intravilan	construcții industriale și	7966	7966

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

					edilitare		
34	Drobeta-Turnu Severin	Drobeta-Turnu Severin	S.N.T.F.M CFR MARFA S.A	intravilan	construcții industriale și edilitare	6028	6028
35	Stângăceaua	Stângăceaua	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	12	12
36	Tâmna	Tâmna	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	20	20
Județul Caraș Severin							
37	Topleț	Topleț	Florescu Elena	intravilan	construcții de locuințe	62	62
38	Topleț	Topleț	Ursaru Mariana	intravilan	construcții de locuințe	67	67
39	Topleț	Topleț	Ursaru Mariana	intravilan	construcții anexa	11	11
40	Topleț	Topleț	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	41	41
41	Topleț	Topleț	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	10	10
42	Topleț	Topleț	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	100	100
43	Topleț	Topleț	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	39	39
44	Mehadia	Mehadia	Pervulescu Gabriel	extravilan	construcții de locuințe	161	161
45	Mehadia	Mehadia	Hidroconstrucția SA	intravilan	construcții anexa	198	198
46	Mehadia	Mehadia	Hidroconstrucția SA	intravilan	construcții anexa	114	114
47	Mehadia	Mehadia	Hidroconstrucția SA	intravilan	construcții industriale și edilitare	501	501
48	Mehadia	Mehadia	Comuna Mehadia	intravilan	construcții industriale și edilitare	835	835
49	Mehadia	Mehadia	Anchescu Maria	intravilan	construcții de locuințe	134	134
50	Mehadia	Mehadia	Ciudin Marius-Adrian Ciudin Mihaela-Georgiana	intravilan	construcții de locuințe	64	64
51	Mehadia	Mehadia	Popa Daniel Popa Elena-Jenica	intravilan	construcții de locuințe	64	64
52	Mehadia	Mehadia	Popa Daniel Popa Elena-Jenica	intravilan	construcții anexa	25	25

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

53	Mehadia	Mehadia	Monea Dumitru Monea Stanca	intravilan	construcții anexa	45	45
54	Mehadia	Mehadia	Tepeneag Ion Tepeneag Ionela	intravilan	construcții anexa	58	58
55	Mehadia	Mehadia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	21	21
56	Mehadia	Mehadia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	24	24
57	Mehadia	Mehadia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	26	26
58	Mehadia	Mehadia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	44	44
59	Mehadia	Mehadia	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	85	85
60	Băile Herculane	Băile Herculane	Ministerul Tineretului și Sportului	intravilan	construcții anexa	102	102
61	Băile Herculane	Baile Herculane	Surulescu Nicolae Surulescu Stanica	intravilan	construcții anexa	958	958
62	Baile Herculane	Băile Herculane	Surulescu Nicolae Surulescu Stanica	intravilan	construcții anexa	251	251
63	Domașnea	Domașnea	Hip Ioan	extravilan	construcții anexa	130	130
64	Domașnea	Domașnea	Hip Ioan	extravilan	construcții anexa	40	40
65	Domașnea	Domașnea	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	94	94
66	Domașnea	Domașnea	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	12	12
67	Domașnea	Domașnea	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	107	107
68	Domașnea	Domașnea	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	31	31
69	Iablanița	Iablanița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	42	42
70	Iablanița	Iablanița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	41	41
71	Iablanița	Iablanița	SNTFM MARFA	extravilan	construcții anexa	17	17
72	Iablanița	Iablanița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	203	203
73	Iablanița	Iablanița	Compania Națională de Căi	extravilan	construcții anexa	53	53

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

			Ferate CFR SA				
74	lablanița	lablanița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	8	8
75	lablanița	lablanița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții industriale și edilitare	152	152
76	lablanița	lablanița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA SA	extravilan	construcții anexa	123	123
77	Teregova	Teregova	Dragomir Emilian	intravilan	construcții industriale și edilitare	97	97
78	Teregova	Teregova	Udrea Silvia	intravilan	construcții de locuințe	87	87
79	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	235	235
80	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	88	88
81	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	96	96
82	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	101	101
83	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	43	43
84	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	60	60
85	Teregova	Teregova	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	19	19
86	Cornea	Cornea	Lupulescu Moise	extravilan	construcții anexa	29	29
87	Buchin	Buchin	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	37	37
88	Buchin	Buchin	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	13	13
89	Buchin	Buchin	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	31	31
90	Bucoșnița	Bucoșnița	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	27	27
91	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	7	7
92	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	47	47

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

93	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	18	18
94	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții administrative și social culturale	130	130
95	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții administrative și social culturale	149	149
96	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	14	14
97	Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	31	31
98	Caransebeș	Caransebeș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	intravilan	construcții anexa	40	40
99	Caransebeș	Caransebeș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	53	53
100	Armeniș	Armeniș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	12	12
101	Armeniș	Armeniș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții anexa	97	97
102	Armeniș	Armeniș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții industriale și edilitare	836	836
103	Armeniș	Armeniș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții administrative și social culturale	26	26
104	Armeniș	Armeniș	Compania Națională de Căi Ferate CFR SA	extravilan	construcții administrative și social culturale	19	19
Total						90309	91008

După demolarea obiectivelor existente pe culoarul de lucru, deșeurile rezultate în urma lucrărilor vor fi evacuate de pe amplasament, terenul urmând a fi pregătit pentru execuția lucrărilor.

Curățarea amplasamentului după execuția lucrărilor de demolare se referă la:

- retragerea utilajelor specifice activității de demolare,
- pregătirea terenului pentru lucrările ce urmează a fi executate,
- readucerea terenului la starea de funcționalitate pentru care a fost proiectat,
- verificarea conformității lucrărilor realizate cu prevederile proiectului.

Etapa implică evacuarea deșeurilor rezultate de la demolare cu luarea măsurilor adecvate pentru protecția factorilor de mediu și predarea materialelor valorificabile (metal, lemn, etc.).

În urma lucrărilor de demolare vor rezulta diferite tipuri de deșeuri care vor necesita o gestionare adecvată în cadrul șantierului. Ca atare, toate elementele rezultate în urma lucrărilor de demolare se vor depozita pe categorii în limita amplasamentului până la preluarea acestora în vederea reciclării/valorificării/eliminării de către operatorii economici autorizați.

Sortarea materialelor rezultate în urma lucrărilor de demolare se va face în etape succesive, demolându-se pe cât posibil pe rând elementele construite ce cuprind același tip de materiale, acestea evacuându-se din zona de lucru înainte de următoarea etapă.

Se va respecta Directiva 2008/98/CE, respectiv OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, prin care deșeurile din construcții și desființări să fie reutilizate, reciclate și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni de umplere, rambleiere care utilizează deșeuri pentru a înlocui alte materiale, de minimum 70% din masa cantităților de deșeuri nepericuloase provenite din activitățile de demolare și desființare.

Tăieri și defrișare de vegetație

Defrișarea și tăierea vegetației reprezintă lucrări pregătitoare ce pot avea impact semnificativ asupra mediului.

Având în vedere că lucrările propuse în cadrul proiectului se referă la lucrări de reabilitare a infrastructurii existente, impactul asupra vegetației din zona lucrărilor va fi unul de dimensiuni reduse, în comparație cu un proiect de realizare a unui obiectiv nou.

În anumite zone proiectul prevede lucrări de îmbunătățire a geometriei în plan a traseului existent fiind necesară ocuparea unor terenuri noi din vecinătatea terasamentului actual.

Se va defrișa vegetația forestieră pe anumite zone situate pe viitorul amplasament al unor structuri ce vor fi dispuse în proximitatea terasamentului de calea ferată (lucrări de consolidare, lucrări de apărare de maluri), precum și în anumite zone unde sunt propuse rectificări ale geometriei actuale a traseului în plan.

Pe lângă defrișări, în cadrul execuției lucrărilor pentru realizarea proiectului, se va tăia vegetația de talie mică pe toate zonele de pe traseul tronsonului feroviar, unde aceasta au apărut spontan, invadând spațiul alocat elementelor constitutive ale căii ferate.

Pentru realizarea lucrărilor se va tăia vegetația:

- **dezvoltată spontan** de pe o suprafață de cca. 2000 m² și
- **se va curăța vegetația** de pe o suprafață de 3681 m² (ocupată în prezent cu livezi și viță de vie).

Se va curăța vegetația de pe o suprafață de 5681 m².

Lucrările de reabilitare și construire a unor clădiri noi în cadrul proiectului se vor realiza în perimetrul stațiilor de cale ferată. În acest scop nu vor fi necesare defrișări de suprafețe sau curățarea terenului de vegetație (arbustivă, ierboasă, etc).

În tabelul de mai jos sunt prezentate suprafețele defrișate din afara fondului forestier care vor fi ocupate de ampriza proiectului.

Tabel - Suprafețe defrișate din afara fondului forestier ce vor fi ocupate de ampriza proiectului

Nr. crt.	UAT	Suprafața (m ²)	Domeniul	Aria naturală protejată	Suprafața în arie
1.	Simian	3719	privat	-	-
2.	Simian	3642	privat	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

3.	Simian	491	privat	-	-
4.	Husnicioara	32	privat	-	-
5.	Buchin	670	privat	-	-
7.	Buchin	68	privat	-	-
8.	Cornea	549	privat	-	-
TOTAL		9171		-	-

Pentru implementarea proiectului este necesară defrișarea unor suprafețe din fondul forestier de stat și privat.

Suprafețele de teren care vor fi defrișate din fondul forestier în vederea realizării proiectului sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Suprafețe defrișate din fondul forestier

Nr. crt.	UAT	Suprafața (m ²)	Ocol silvic	UP	UA	Dome niul	Total suprafață UAT (m ²)	Aria naturală protejată	Suprafața în arie (m ²)
Județul Mehedinți									
1.	Strehaia	208,06	Strehaia	II	75A	public	13089,84	-	-
2.	Strehaia	6.030,02	Strehaia	II	76A	public		-	-
3.	Strehaia	5.083,28	Strehaia	II	76D	public		-	-
4.	Strehaia	13,88	Strehaia	II	77E	public		-	-
5.	Strehaia	331,67	Strehaia	II	79A	public		-	-
6.	Strehaia	12,69	Strehaia	II	80A	public		-	-
7.	Strehaia	230,56	Strehaia	II	80B	public		-	-
8.	Strehaia	472,40	Strehaia	II	82B	public		-	-
9.	Strehaia	3,19	Strehaia	II	82C	public		-	-
10.	Strehaia	566,47	Strehaia	II	82D	public		-	-
11.	Strehaia	0,49	Strehaia	II	82MM	public		-	-
12.	Strehaia	122,79	Strehaia	II	82TT	public		-	-
13.	Strehaia	13,99	Strehaia	II	84A	public		-	-
14.	Strehaia	0,35	Strehaia	II	84C	public		-	-
15.	Butoiești	125,12	Strehaia	IV	153CC	public	22401,75	-	-
16.	Butoiești	586,16	Strehaia	IV	153PP	public		-	-
17.	Butoiești	150,30	Strehaia	IV	225AA	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	150,30
18.	Butoiești	731,08	Strehaia	IV	225c	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	731,08
19.	Butoiești	927,00	Strehaia	IV	23B	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	927,00
20.	Butoiești	1.725,38	Strehaia	IV	30F	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	1.725,38
21.	Butoiești	1.402,44	Strehaia	IV	30G	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	1.402,44
22.	Butoiești	1.128,93	Strehaia	IV	30H	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	1.128,93
23.	Butoiești	2.412,74	Strehaia	IV	30NN	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	2.412,74
24.	Butoiești	418,66	Strehaia	IV	32B	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	418,66
25.	Butoiești	492,81	Strehaia	IV	32C	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	492,81
26.	Butoiești	6.191,65	Strehaia	IV	34A	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	6.191,65
27.	Butoiești	4.697,11	Strehaia	IV	34B	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	4.697,11
28.	Butoiești	569,34	Strehaia	IV	36A	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	569,34

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

29	Butoiești	843,03	Strehaia	IV	36B	public		ROSCI0045 Coridorul Jiului	843,03
30	Simian	6.729,54	Simian	II	75B	public	7518,7	-	-
31	Simian	789,16	Simian	II	75TT	public		-	-
32	Prunișor	3	Simian	III	130	privat	3	-	-
33	Drobeta Turnu- Severin	12198,22	Drobeta Turnu Severin	IV	85A	public	22007,55	ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080M untii Almăjului – Locvei;	12198,22
34	Drobeta Turnu Severin	159,68	Drobeta Turnu Severin	IV	85B	public		ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080M untii Almăjului – Locvei	159,68
35	Drobeta Turnu Severin	1055,11	Drobeta Turnu Severin	IV	85C	public		ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080M untii Almăjului – Locvei	1055,11
36	Drobeta Turnu Severin	262,23	Drobeta Turnu Severin	IV	85RR1	public		ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080M untii Almăjului – Locvei	262,23
37	Drobeta Turnu Severin	231,60	Drobeta Turnu Severin	IV	85RR2	public		ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080M untii Almăjului – Locvei	231,60
38	Drobeta Turnu Severin	31,45	Drobeta Turnu Severin	IV	86D	public		ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080M untii Almăjului – Locvei	31,45
39	Drobeta Turnu Severin	84,13	Drobeta Turnu Severin	IV	92MM	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei.	84,13
40	Drobeta Turnu Severin	356,47	Drobeta Turnu Severin	IV	92RR6	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei.	356,47
41	Drobeta Turnu Severin	974,77	Drobeta Turnu Severin	IV	93A	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	974,16
42	Drobeta Turnu Severin	215,7	Drobeta Turnu Severin	IV	93C	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	215,7

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

43	Drobeta Turnu Severin	160,77	Drobeta Turnu Severin	IV	93D	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	160,77
44	Drobeta Turnu Severin	1077,79	Drobeta Turnu Severin	IV	93F	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	1077,79
45	Drobeta Turnu Severin	93,23	Drobeta Turnu Severin	IV	93H	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	93,23
46	Drobeta Turnu Severin	147,73	Drobeta Turnu Severin	IV	93RR1	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	147,73
47	Drobeta Turnu Severin	190,95	Drobeta Turnu Severin	IV	93RR2	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	190,95
48	Drobeta Turnu Severin	86,12	Drobeta Turnu Severin	IV	93RR3	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	86,12
49	Drobeta Turnu-Severin	126,10	Drobeta Turnu Severin	IV	93RR5	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	126,10
50	Drobeta Turnu-Severin	72,85	Drobeta Turnu Severin	IV	93RR6	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	72,85
51	Drobeta Turnu-Severin	582,01	Drobeta Turnu Severin	V	103A	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	582,01
52	Drobeta Turnu-Severin	82,33	Drobeta Turnu Severin	V	104A	public	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului –	82,33

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

								Locvei	
53	Drobeta Turnu-Severin	105,69	Drobeta Turnu Severin	V	108F	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	105,69
54	Drobeta Turnu Severin	767,6	Drobeta Turnu-Severin	V	109A	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	767,6
55	Drobeta Turnu Severin	942,45	Drobeta Turnu Severin	V	110A	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	942,45
56	Drobeta Turnu Severin	309,02	Drobeta Turnu Severin	V	111A	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei;	309,02
57	Drobeta Turnu Severin	1525,69	Drobeta Turnu Severin	V	111C	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei;	1525,69
58	Drobeta Turnu Severin	1,01	Drobeta Turnu Severin	V	112FF	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	1,01
59	Drobeta Turnu Severin	166,85	Drobeta Turnu Severin	V	112NN	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	85,47
60	Orsova	134.924,37	Orsova	X	69	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	134.924,37
61	Orsova	1.360,78	Orsova	X	70A	public	140084,17	ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului – Locvei	1.360,78
62	Orsova	2.461,44	Orsova	X	74A	public		ROSCI0206 Portile de Fier,	2.461,44

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

								ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei	
63	Orsova	1.337,58	Orsova	X	75A	public		ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei	1.337,58
Judetul Caras Severin									
64	Baile Herculane	23,08	Baile Hercu- lane	II	125	public	695,88	-	-
65	Baile Herculane	672,80	Baile Hercu- lane	II	125	public		-	-
66	Mehadia	159,74	Baile Hercu- lane	II	113A	public	4375,33	-	-
67	Mehadia	4055,85	Baile Hercu- lane	II	113A	public		-	-
68	Mehadia	159,74	Baile Hercu- lane	II	113A	public		-	-
69	Mehadia	8726	Mehadia	I	18A	public		-	-
70	Armeniș	694	Teregova	II	183A	public	47704	ROSCI0284 Cheile Teregovei	694
71	Armeniș	2111	Teregova	II	183A	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	2111
72	Armeniș	35730	Teregova	II	183B	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	35730
73	Armeniș	7006	Teregova	II	183C	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	7006
74	Armeniș	2163	Teregova	II	183C	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	2163
75	Teregova	1918	Teregova	II	182	public	38155	ROSCI0284 Cheile Teregovei	1918
76	Teregova	108	Teregova	II	183A	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	108
77	Teregova	22930	Teregova	II	183B	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	22930
78	Teregova	357	Teregova	II	183B	public		ROSCI0284 Cheile Teregovei	357
79	Teregova	105	Teregova	VIII	101	public		-	-
80	Teregova	11	Teregova	VI	82	public		-	-
81	Teregova	22	Teregova	VI	82	public		-	-
82	Teregova	374	Teregova	VI	82	public		-	-
83	Teregova	3416	Teregova	VI	82	public	-	-	

84	Teregova	6487	Teregova	VI	82	public		-	
85	Teregova	2042	Teregova	VI	82	public		-	
86	Teregova	385	Teregova	VI	82	public		-	
87	Domasnea	3717	Teregova	VI	82	public	4771	-	
88	Domașnea	1054	Teregova	VI	82	public		-	
TOTAL		309532,22					300806,2		256717,8

Execuția lucrărilor de defrișare va presupune următoarele activități:

- împărțirea parchetului în compostate, marcarea arborilor, stabilirea direcției de doborâre a arborilor și eliberarea locului de cădere a acestora, alegerea și amenajarea drumurilor de acces, stabilirea și amenajarea depozitului primar;
- delimitarea incintelor de lucru trebuie făcută riguros prin trasare cu utilizarea de echipamente pentru măsurători terestre și cadastru de generație recente de tipul GPS-uri;
- doborârea, fasonarea, sortarea și depozitarea masei lemnoase în depozite primare, curățarea de crengi și fasonarea parțială a arborilor;
- colectarea de la cioată prin târâre a trunchiurilor, a coroanelor secționate și a arborilor cu părți din coroană;
- curățarea parchetului de resturi lemnoase, crengi și depozitarea în grămezi sau șiruri;
- transportul lemnului fasonat din depozitele primare în depozitele finale cu mijloace de transport speciale.

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

Volumul de lemn tăiat va fi gestionat prin valorificare, deșeurile lemnoase vor fi selectate, în funcție de dimensiuni și de calitatea lor pot fi folosite ca accesorii și elemente de sprijin în lucrările de construcții sau pot fi valorificate ca lemne de foc pentru populația din zonă.

Se vor utiliza numai căile de acces și cele de transport forestier.

Suprafețele care se vor defrișa sunt din fond forestier și din afara fondului forestier.

Relocări de utilități și drumuri

Relocări de utilități

Utilitățile (conducte de apă, canalizare, cabluri electrice, cabluri cu fibre optice, LES) care subtraversează traseul căii ferate se vor reloca și proteja.

În zona subtraversării, utilitatea se va proteja împotriva influenței căii ferate, conform normelor în vigoare, prin introducerea ei în tub de protecție.

Utilitățile (conducte de apă, canalizare, cabluri electrice, cabluri cu fibre optice, LES) care au traseu oblic față de traseul căii ferate și sunt în zona de lucrări, se vor reloca și proteja pe zona de proprietatea CNCF CFR SA, astfel încât să nu fie afectate de lucrările la calea ferată.

Utilitățile (conducte de apă, canalizare, cabluri electrice, cabluri cu fibre optice, LES) care au traseu oblic față de traseul căii ferate și care nu sunt în zona de lucrări a căii ferate, se vor păstra pe același amplasament și se vor proteja, astfel încât să nu fie afectate de lucrările la calea ferată.

Utilitățile (LEA) care supratraversează traseul căii ferate se vor păstra pe același amplasament și se vor efectua lucrări de supraînălțare a LEA pentru asigurarea înălțimii

de supratraversare, a distanței normate dintre LEA și calea ferată, astfel încât să se respecte normativele în vigoare.

Tabel - Situația rețelelor de utilități situate pe traseul căii ferate

Nr.crt.	Denumire operator/ Administrator rețea	Stația / Interval	Poziția km.	Poziție față de c.f.	Tip intervenție	Distanța față de aria protejată (m)
Categoria de utilități - Conductă alimentare cu apă						
1.	C. A Oltenia	Craiova	250 +320	subtraversare	relocare	12663 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	C. A Oltenia	Craiova	250+325	subtraversare	relocare	12668 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	C. A Oltenia	Craiova	250+330	subtraversare	relocare	12680 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	C. A Oltenia	Craiova	250+510	subtraversare	relocare	12359 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	C. A Oltenia	Craiova	250+570 - 250+720	oblicitate	relocare	12253 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	C. A Oltenia	Craiova-Cernele	251+650	subtraversare	relocare	11336 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	C. A Oltenia	Cernele	255+050	subtraversare	relocare	7545 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	C. A Oltenia	Cernele-Ișalnița	257+300	subtraversare	relocare	5778 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	C. A Oltenia	Ișalnița	260+800 - 261+350	oblicitate	relocare	2158 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	C. A Oltenia	Ișalnița	261+350 - 263+800	oblicitate	protejare	2043 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	C. A Oltenia	Ișalnița	263+800	subtraversare	relocare	1960 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	C. A Oltenia	Coțofeni-Răcari	270+800	subtraversare	relocare	1545 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	C. A Oltenia	Coțofeni-Răcari	276+700	subtraversare	relocare	303 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	C. A Oltenia	Coțofeni-Răcari	277+800	subtraversare	relocare	145 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	C. A Oltenia	Răcari-Filiași	281+600	subtraversare	relocare	1250 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	C. A Oltenia	Filiași	284+700 - 286+500	oblicitate	protejare	1740 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	C. A Oltenia	Filiași	286+000	subtraversare	relocare	1960 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	C. A Oltenia	Filiași-Gura Motrului	287+250 - 287+450	oblicitate	relocare	680 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	C. A Oltenia	Filiași-Gura Motrului	287+400	subtraversare	relocare	700 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	IJCGL	Craiova	250+300	subtraversare	relocare	12532 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	CA Oltenia	Craiova	250+609	subtraversare	relocare	12400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	CA Oltenia	Craiova	250+623	subtraversare	relocare	12350 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	CA Oltenia	Craiova	250+655	subtraversare	relocare	12344 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	RA Invest Craiova	Craiova-Cernele	251+605	subtraversare	relocare	11260 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

25.	ISPGC Bucuresti	Craiova-Cernele	251+637	subtraversare	relocare	11250 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	IGGCL	Craiova-Cernele	251+653	subtraversare	relocare	11240 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	IGGCL	Craiova-Cernele	251+656	subtraversare	relocare	11230 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	IRDGNI	Craiova-Cernele	253+060	subtraversare	relocare	9980 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	DRIFOT Craiova	Cernele	256+806	subtraversare	relocare	6313 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	RCF Craiova	Cernele-Ișalnița	257+300	subtraversare	relocare	5815 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	IGO	Cernele-Ișalnița	257+313	subtraversare	relocare	5800 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	IGO	Cernele-Ișalnița	257+920	subtraversare	relocare	5210 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	Primaria Ișalnița	Cernele-Ișalnița	260+798	subtraversare	relocare	2760 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	Intrep. Electrocentrale	Cernele-Ișalnița	260+813	subtraversare	relocare	2750 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	CA Oltenia	Ișalnița Coțofeni	266+377	subtraversare	relocare	2547 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36.	IGO	Coțofeni-Răcari	270+897	subtraversare	relocare	1710 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37.	Schela petroliera	Coțofeni-Răcari	270+090	subtraversare	relocare	2366 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
38.	RCF Craiova	Coțofeni-Răcari	271+128	subtraversare	relocare	1470 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
39.	Sectia PG Ploiesti	Coțofeni-Răcari	271+140	subtraversare	relocare	1415 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
40.	RCF Craiova	Coțofeni-Răcari	271+145	subtraversare	relocare	1410 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
41.	Schela petroliera	Coțofeni-Răcari	271+800	subtraversare	relocare	1095 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
42.	Schela petroliera	Coțofeni-Răcari	271+890	subtraversare	relocare	1092 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
43.	Primaria Bradesti	Coțofeni-Răcari	272+565	subtraversare	relocare	1182 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
44.	Trust Petrol Tg. Jiu	Coțofeni-Răcari	274+016	subtraversare	relocare	980 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
45.	Trust Petrol Tg. Jiu	Coțofeni-Răcari	275+765	subtraversare	relocare	760 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
46.	Trust Petrol Tg. Jiu	Coțofeni-Răcari	276+897	subtraversare	relocare	235 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
47.	Primaria Bralostita	Răcari	279+525	subtraversare	relocare	1080 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
48.	IEELIF Dolj	Răcari	279+556	subtraversare	relocare	1095 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
49.	Primaria Scaiesti	Răcari	279+557	subtraversare	relocare	1094 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
50.	IEELIF Dolj	Răcari-Filiași	281+145	subtraversare	relocare	1368 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
51.	IEELIF Dolj	Răcari-Filiaș	281+165	subtraversare	relocare	1380 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
52.	IEELIF Dolj	Răcari-Filiaș	283+525	subtraversare	relocare	1545 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
53.	IGO	Filiași	286+440	subtraversare	relocare	1790 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
54.	RCF Craiova	Filiași-Gura	287+012	subtraversare	relocare	1035 m față de ROSCI0045-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		Motrului				Coridorul Jiului
55.	CA Oltenia	Filiași	284+380 - 286+560	oblicitate	protejare	2460 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
56.	CA Oltenia	Filiași	284+709 - 286+212	oblicitate	protejare	2280 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
57.	CA Oltenia	Filiași	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1620 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
58.	CA Oltenia	Filiași	286+440 - 286+528	oblicitate	protejare	1520 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
59.	CA Oltenia	Filiași	284+380 - 286+560	oblicitate	protejare	1730 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
60.	CA Oltenia	Filiași	284+709 - 286+212	oblicitate	protejare	1650 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
61.	CA Oltenia	Filiași	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1733 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
62.	CA Oltenia	Filiași	286+440 - 286+520	oblicitate	protejare	1523 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
63.	CET Isalnita	Cernele - Isalnita	260+820	subtraversare	relocare	2553 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
64.	Secom Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	312+215	subtraversare	relocare	560m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
65.	SC Aqua Caras	Balta Sarata- Caransebeș	474+620	subtraversare	relocare	2600m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
66.	SC Aqua Caras	Balta Sarata- Caransebeș	473+700 - 473+740	oblicitate	relocare	2600m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
67.	SC Aqua Caras	Balta Sarata- Caransebeș	473+550 - 473+700	oblicitate	relocare	2350m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
68.	SC Aqua Caras	Balta Sarata	469+800 - 470+300	oblicitate	relocare	2440m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
69.	C.J Mehedinti	Orșova	387+010	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și 50 m față de ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
70.	C.J Mehedinti	Orșova	387+010	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării- Baziaș -Portile de Fier
71.	C.J Mehedinti	Orșova - Valea Cernei	391+925	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
72.	C.J Mehedinti	Orșova - Valea Cernei	391+925	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei
73.	C.J Mehedinti	Valea Cernei	392+418	subtraversare	relocare	75 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
74.	C.J Mehedinti	Valea Cernei	392+925	subtraversare	relocare	590 m față de ROSCI0206- Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
75.	SC Romtelecom	Valea Cernei	393+401	subtraversare	relocare	700 m față de ROSCI0206- Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
76.	SC Romtelecom	Valea Cernei - Baile Herculane	394+450	subtraversare	relocare	1300 ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
77.	SC Orange Ro	Valea Cernei - Baile Herculane	397+840	subtraversare	relocare	3000 ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

78.	SC Orange Ro	Valea Cernei - Baile Herculane	397+875	subtraversare	relocare	3040 ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
79.	RA Romtelecom	Valea Cernei - Baile Herculane	400+370	subtraversare	relocare	290 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
80.	Cons. Local Baile Herculane	Baile Herculane	404+860	subtraversare	relocare	200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
81.	Cons. Local Baile Herculane	Baile Herculane	404+860	subtraversare	relocare	200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
82.	FRE Reșița	Mehadia Veche - Iablanita	410+690	subtraversare	relocare	2510 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
83.	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+292 - 416+786	oblicitate	relocare	5860 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
84.	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+786	subtraversare	relocare	6001 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
85.	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+786 - 416+908	oblicitate	relocare	6200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
86.	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+118	subtraversare	relocare	550m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
87.	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+120	subtraversare	relocare	560m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
88.	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+328 - 466+371	oblicitate	relocare	100m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
89.	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+372	subtraversare	relocare	120m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
90.	SC Tenneco SRL Caransebes	Balta Sarata	470+170	subtraversare	relocare	2700m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
91.	Primaria Comunei Bucosnita	Valisoara - Valea Timisului	462+652	subtraversare	relocare	470m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
92.	Massiv Forest SRL	Balta Sarata	470+608	subtraversare	relocare	3300m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
93.	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+200	subtraversare	relocare	3600m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
94.	Massiv Forest SRL	Balta Sarata – Caransebeș	470+790	subtraversare	relocare	3050m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
95.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebeș	470+977	subtraversare	relocare	3320m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
96.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebeș	471+259	subtraversare	relocare	3650m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

97.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebes	471+261	subtraversare	relocare	3360m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
98.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebes	471+380	subtraversare	relocare	3374m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
99.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebes	474+170	subtraversare	relocare	2098 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
100.	As. Loc. Teiuș	Balta Sarata – Caransebes	474+605	subtraversare	relocare	1780 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
101.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebes	474+462 - 474+620	subtraversare	relocare	1785m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
102.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebes	474+620 - 474+640	subtraversare	relocare	1825m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
103.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebes	474+532 - 474+640	subtraversare	relocare	1825m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
104.	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+164	subtraversare	protejare	4900 m față de ROSCI0420-Oprănești
105.	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+939	subtraversare	relocare	5360 m față de ROSCI0420-Oprănești
Categoria de utilități - Conducte Canalizare						
1.	C. A Oltenia	Craiova	250+326	subtraversare	relocare	12667 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	C. A Oltenia	Craiova	250+327	subtraversare	relocare	12668 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	C. A Oltenia	Craiova	250+340	subtraversare	relocare	12670 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	C. A Oltenia	Craiova	250+515	subtraversare	relocare	12359 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	C. A Oltenia	Craiova	250+520	subtraversare	relocare	12365 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	C. A Oltenia	Craiova	250+520 - 250+570	oblicitate	relocare	12440 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	C. A Oltenia	Craiova	250+790	subtraversare	relocare	12560 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	C. A Oltenia	Craiova	250+790 - 250+920	oblicitate	relocare	11933 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	C. A Oltenia	Filiași	284+600	subtraversare	relocare	1740 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	CA Oltenia	Craiova	250+319	subtraversare	relocare	12655 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Dep. Craiova	Craiova	250+635	subtraversare	relocare	12250 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	IE Craiova	Craiova	250+640	subtraversare	relocare	12630 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	IE Craiova	Craiova	250+641	subtraversare	relocare	12631 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	Dep. Craiova	Craiova-Cernele	251+125	subtraversare	relocare	11767 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+054	subtraversare	relocare	4052 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+055	subtraversare	relocare	4053 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+057	subtraversare	relocare	4057 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

18.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+059	subtraversare	relocare	4060 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+061	subtraversare	relocare	4063 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+063	subtraversare	relocare	4066 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+084	subtraversare	relocare	4069 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+086	subtraversare	relocare	4072 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	AEICP Bradesti	Cotofeni-Racari	271+236	subtraversare	relocare	1354 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	IEELIF Dolj	Cotofeni-Racari	274+230	subtraversare	relocare	1003 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	UEIL Filiasi	Filiasi	284+905	subtraversare	relocare	2260 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	IGO	Filiasi	286+037	subtraversare	relocare	1890 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	IGO	Filiasi	286+437	subtraversare	relocare	1750 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	IGO	Filiasi	286+440	subtraversare	relocare	1731 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	Fabrica Transformatoare Filiasi	Filiasi-Gura Motrului	286+904	subtraversare	relocare	1530 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	CA Oltenia	Craiova	250+300 - 250+309	oblicitate	protejare	12663 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	CA Oltenia	Craiova	248+790 - 250+342	oblicitate	protejare	12600 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	CA Oltenia	Craiova	250+655 - 250+736	oblicitate	protejare	12510 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	CA Oltenia	Craiova - Cernele	250+661 - 251+128	oblicitate	protejare	12100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	CA Oltenia	Racari - Filiași	283+682 - 284+132	oblicitate	protejare	1756 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	CA Oltenia	Filiași	284+120 - 286+560	oblicitate	protejare	1500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36.	CA Oltenia	Filiași	284+709 - 284+440	oblicitate	protejare	2543 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37.	CA Oltenia	Filiași	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1594 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
38.	CA Oltenia	Filiași	283+682 - 284+132	oblicitate	protejare	2666 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
39.	CA Oltenia	Filiași	284+120 - 286+560	oblicitate	protejare	1500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
40.	CA Oltenia	Filiași	284+709 - 284+440	oblicitate	protejare	2543 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
41.	CA Oltenia	Filiași	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1594 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
42.	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	357+458	subtraversare	relocare	4480 m fața de ROSCI0420-Oprănești
43.	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+115	subtraversare	relocare	4800 m fața de ROSCI0420-Oprănești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

44.	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+155	subtraversare	relocare	4950 m față de ROSCI0420-Oprănești
45.	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+926	subtraversare	relocare	5450 m față de ROSCI0420-Oprănești
46.	Secom Drobeta	Dr. Tr. Severin Est - Dr. Tr. Severin	360+060	subtraversare	relocare	6060 m față de ROSCI0420-Oprănești
47.	Secom Drobeta	Dr. Tr. Severin Est - Dr. Tr. Severin	361+575	subtraversare	relocare	7000 m față de ROSCI0420-Oprănești
48.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebes	474+622	subtraversare	relocare	2600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
49.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebes	473+700 - 473+740	oblicitate	relocare	2600m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
50.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebes	473+550 - 473+700	oblicitate	relocare	2350m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
51.	SC Romtelecom	Valea Cernei	393+401	subtraversare	relocare	2510 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
52.	SC Romtelecom	Valea Cernei - Băile Herculane	394+553	subtraversare	relocare	1400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
53.	RA Romtelecom	Valea Cernei - Băile Herculane	398+917	subtraversare	relocare	1973 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
54.	Primăria Comunei Iablanița	Iablanița	416+301 - 416+784	oblicitate	relocare	6180 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
55.	Primăria Comunei Iablanița	Iablanița	416+784	subtraversare	relocare	6180 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
56.	Primăria Comunei Iablanița	Iablanița	416+784 - 416+908	oblicitate	relocare	6280 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
57.	Primăria Comunei Iablanița	Cusovat - Domașnea Cornea	427+665	subtraversare	relocare	11000m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
58.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+268 - 443+344	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
59.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+454 - 443+468	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
60.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+468	subtraversare	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
61.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+385 - 443+490	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

62.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+465 - 443+460	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
63.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+273 - 443+470	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
64.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+470	subtraversare	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
65.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+470 - 443+463	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
66.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+468 - 443+473	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
67.	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timișului	462+118	subtraversare	relocare	540m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
68.	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timișului	462+120	subtraversare	relocare	600m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
69.	Primăria Comunei Bucosnița	Valisoara - Valea Timișului	462+652	subtraversare	relocare	760m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
70.	Primăria Comunei Bucosnița	Valisoara - Valea Timișului	462+662	subtraversare	relocare	790m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
71.	Primăria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timișului	466+371	subtraversare	relocare	176m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
72.	Primăria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timișului	466+371- 466+386	oblicitate	relocare	170m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
73.	Primăria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timișului	466+372	subtraversare	relocare	180m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
74.	Massiv Forest SRL	Balta Sărată	470+608	subtraversare	relocare	3154m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
75.	SC Concordia SRL	Balta Sărată – Caransebeș	471+200	subtraversare	relocare	3600m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
76.	SC Concordia SRL	Balta Sărată – Caransebeș	471+501	subtraversare	relocare	3390m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
77.	As. Loc. Teiuș	Balta Sarata – Caransebeș	474+440	subtraversare	relocare	1720m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
78.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebeș	474+102 - 474+288	oblicitate	protejare	2090m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
79.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebeș	474+475 - 474+622	oblicitate	protejare	1900m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
80.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebeș	474+532 - 474+640	oblicitate	protejare	1840m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81.	SC Aqua Caras	Balta Sarata – Caransebeș	474+622 - 474+645	oblicitate	protejare	1785m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilități – conductă apă irigații						
1.	IEELIF Dolj	Coțofeni - Răcari	271+910	subtraversare	relocare	1075 m fața de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2.	IEELIF Dolj	Coțofeni - Racari	277+920	subtraversare	relocare	208 m fața de ROSCI0045- Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Categoria de utilități - Conductă Refulare						
1.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+473	subtraversare	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
2.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+473 - 443+488	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
3.	Primăria Comunei Teregova	Teregova - Armeniș	443+468 - 443+473	oblicitate	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
4.	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timișului	462+118	subtraversare	relocare	626m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilități - Conductă Gaze						
1.	GDF Suez	Craiova	250+400	subtraversare	relocare	12364 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	GDF Suez	Craiova - Cernele	251+600	subtraversare	relocare	11260 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	GDF Suez	Craiova - Cernele	253+250	subtraversare	relocare	9786 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	GDF Suez	Craiova - Cernele	253+650	subtraversare	relocare	9420 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	GDF Suez	Cernele - Ișalnița	257+950	subtraversare	relocare	5160 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	GDF Suez	Cernele - Ișalnița	259+500	subtraversare	relocare	3590 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	GDF Suez	Cernele - Ișalnița	257+900 - 257+950	oblicitate	relocare	5210 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	GDF Suez	Cernele - Ișalnița	259+200 - 259+500	oblicitate	relocare	3900 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	GDF Suez	Craiova	250+306	subtraversare	relocare	12655 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	IRDGNI	Craiova - Cernele	253+060	subtraversare	relocare	10100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	GDF Suez	Craiova - Cernele	253+373	subtraversare	relocare	9786 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	ILF Oltenia	Cernele	256+445	subtraversare	relocare	6642 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	IRIDGMB	Cernele - Ișalnița	257+005	subtraversare	relocare	6040 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	IGO	Cernele - Ișalnița	257+920	subtraversare	relocare	5190 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	258+930	subtraversare	relocare	4180 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	258+980	subtraversare	relocare	4170 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	258+982	subtraversare	relocare	4173 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	IPRAN București	Cernele - Ișalnița	259+200	subtraversare	relocare	3890 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	259+262	subtraversare	relocare	3900 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	259+267	subtraversare	relocare	3910 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

21.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	259+270	subtraversare	relocare	3920 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	259+335	subtraversare	relocare	4000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	IPRAN București	Cernele - Ișalnița	259+500	subtraversare	relocare	4200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	IPRAN București	Cernele - Ișalnița	259+510	subtraversare	relocare	4300 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	IPRAN București	Cernele - Ișalnița	259+515	subtraversare	relocare	4380m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	IPRAN București	Cernele - Ișalnița	259+523	subtraversare	relocare	4400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	259+524	subtraversare	relocare	4500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Ișalnița	259+525	subtraversare	relocare	4500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	Termocen-trala	Cernele - Ișalnița	259+600	subtraversare	relocare	5300 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	Termocen-trala	Cernele - Ișalnița	259+850	subtraversare	relocare	5850 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	Schela petroliera	Coțofeni - Răcari	271+113	subtraversare	relocare	1400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	271+131	subtraversare	relocare	1420 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	274+013	subtraversare	relocare	980 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	SSP Craiova	Coțofeni - Răcari	274+025	subtraversare	relocare	991 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	SSP Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	274+653	subtraversare	relocare	1090 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	276+400	subtraversare	relocare	500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37.	Schela petrol Craiova	Coțofeni - Răcari	276+420	subtraversare	relocare	524 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
38.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Cernele - Ișalnița	257+800 - 259+150	oblicitate	protejare	5328 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
39.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Ișalnița	260+750 - 261+250	oblicitate	relocare	2234 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
40.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Ișalnița	261+250 - 261+350	oblicitate	relocare	2340 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
41.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Ișalnița	263+000 - 263+800	oblicitate	relocare	1990 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
42.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Ișalnița - Coțofeni	263+800 - 266+110	oblicitate	relocare	2000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
43.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Ișalnița - Coțofeni	266+110 - 267+300	oblicitate	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
44.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Filiași - Gura Motrului	288+880	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

45.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Strehaia - Ciochiuta	311+400 - 311+750	oblicitate	relocare	567 m fața de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
46.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Strehaia - Ciochiuta	312+700 - 313+300	oblicitate	protejare	800 m fața de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
47.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Strehaia - Ciochiuta	313+300 - 317+ 250	oblicitate	protejare	899 m fața de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
48.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Tâmna	324+100	subtraversare	relocare	4816 m fața de ROSCI0432-Prunișor
49.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Tâmna - Igiroasa	327+550	subtraversare	relocare	2093 m fața de ROSCI0432-Prunișor
50.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Prunișor - Drobeta Est	352+350	subtraversare	relocare	363 m fața de ROSCI0420-Oprănești
51.	Transgaz Mediaș - ET Craiova (DJ)	Prunișor - Drobeta Est	352+350 - 353+000	oblicitate	relocare	218 m fața de ROSCI0420-Oprănești
52.	E-ON Gaz; Del Gaz Grid	Valea Timișului - Balta Sărată	469+800	subtraversare	relocare	2528 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
53.	E-ON Gaz; Del Gaz Grid	Balta Sărată – Caransebeș	470+500	subtraversare	relocare	3100 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
54.	E-ON Gaz; Del Gaz Grid	Balta Sărată – Caransebeș	473+050	subtraversare	relocare	3300 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
55.	Massiv Forest Products SRL	Balta Sărată	470+025 - 470+124	oblicitate	relocare	2770 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
56.	Massiv Forest Products SRL	Balta Sărată	470+124	subtraversare	relocare	2845 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
57.	Massiv Forest Products SRL	Balta Sărată	470+228	subtraversare	relocare	2856 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
58.	Massiv Forest SRL	Balta Sărată	470+608	subtraversare	relocare	3300 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
59.	S.C. Concordia SRL Caransebes	Balta Sărată – Caransebeș	470+950	subtraversare	relocare	3373 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
60.	S.C. Concordia SRL Caransebeș	Balta Sărată – Caransebeș	470+950	subtraversare	relocare	3373 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
61.	S.C. Concordia SRL Caransebeș	Balta Sărată – Caransebeș	470+978	subtraversare	relocare	3385 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
62.	S.C. Concordia SRL Caransebeș	Balta Sărată – Caransebeș	471+260	subtraversare	relocare	3696 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
63.	Asoc. Loc. Teius-Caransebeș	Balta Sărată – Caransebeș	474+180	subtraversare	relocare	2050 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
64.	Asoc. Loc. Teius-Caransebeș	Balta Sărată – Caransebeș	474+180	subtraversare	relocare	2050 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Categoria de utilități - Conductă Țiței						
1.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	271+131	subtraversare	relocare	1420 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	274+007	subtraversare	relocare	984 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	274+010	subtraversare	relocare	987 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	275+765	subtraversare	relocare	760 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	OMV	Coțofeni - Răcari	276+084	subtraversare	relocare	655 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Trust Petrol Tg Jiu	Coțofeni - Răcari	276+900	subtraversare	relocare	213 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Massiv Forest SRL	Balta Sărata	470+600	subtraversare	relocare	3114 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilități - Conductă Agent Termic						
1.	CET Ișalnița	Craiova	248+980	subtraversare	relocare	13500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	CET Ișalnița	Craiova	250+320	subtraversare	relocare	12600 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	CET Ișalnița	Craiova	250+320 - 250+670	oblicitate	protejare	11320 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	CET Ișalnița	Craiova - Cernele	250+670 - 252+100	oblicitate	protejare	10860 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	CET Ișalnița	Craiova - Cernele	252+100 - 252+590	oblicitate	protejare	11550 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	CET Ișalnița	Craiova - Cernele	252+590 - 253+580	oblicitate	protejare	9800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
Categoria de utilități - Cablu Fibră Optică (FO)						
1.	Telekom	Craiova	250+330	subtraversare	relocare	12680 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Telekom	Craiova - Cernele	252+110	subtraversare	relocare	10852 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Telekom	Cernele	255+000	subtraversare	relocare	8056 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Telekom	Cernele	255+000 - 255+320	oblicitate	relocare	7690 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Telekom	Cernele	255+320	subtraversare	relocare	7758 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Telekom	Cernele - Ișalnița	255+320 - 259+600	oblicitate	relocare	3638 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Telekom	Ișalnița	259+600 - 262+800	oblicitate	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Telekom	Ișalnița	263+750	subtraversare	relocare	1925 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Telekom	Ișalnița - Coțofeni	266+150	subtraversare	relocare	2500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Telekom	Ișalnița - Coțofeni	266+150 - 266+600	oblicitate	relocare	2520 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Telekom	Coțofeni	270+600 - 270+650	oblicitate	relocare	1350 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Telekom	Coțofeni	270+650	subtraversare	relocare	1200 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Telekom	Coțofeni - Răcari	270+650 - 271+500	oblicitate	relocare	1230 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

14.	Telekom	Răcari	279+550 - 279+860	oblicitate	relocare	1070 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Telekom	Răcari	279+860	subtraversare	relocare	1010 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Telekom	Filiași	285+800 - 286+300	oblicitate	relocare	1832 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Telekom	Filiași - Gura Motrului	286+500 - 287+880	oblicitate	relocare	576 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	Telekom	Filiași - Gura Motrului	287+880	subtraversare	relocare	536 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Telekom	Filiași - Gura Motrului	287+880 - 288+000	oblicitate	relocare	489 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	RCS&RDS	Craiova	250+325	subtraversare	relocare	12668 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	RCS&RDS	Craiova - Cernele	252+100	subtraversare	relocare	11840 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	RCS&RDS	Craiova - Cernele	252+110	subtraversare	relocare	11820 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	RCS&RDS	Cernele	256+800	subtraversare	relocare	6254 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	RCS&RDS	Cernele - Ișalnița	258+550	subtraversare	relocare	4576 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	RCS&RDS	Cernele - Ișalnița	260+650	subtraversare	relocare	2696 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	RCS&RDS	Ișalnița	261+550	subtraversare	relocare	2069 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	RCS&RDS	Ișalnița	261+550 - 261+600	oblicitate	protejare	1986 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	RCS&RDS	Ișalnița	262+920 - 263+150	oblicitate	protejare	1750 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	RCS&RDS	Coțofeni - Răcari	272+670	subtraversare	relocare	1164 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	RCS&RDS	Coțofeni - Răcari	275+580	subtraversare	relocare	776 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	RCS&RDS	Filiași - Gura Motrului	288+890 - 288+970	oblicitate	protejare	561 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	RCS&RDS	Filiași - Gura Motrului	289+530	subtraversare	relocare	400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	RCS&RDS	Filiași - Gura Motrului	289+530 - 290+740	oblicitate	protejare	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	RCS&RDS	Filiași - Gura Motrului	290+740	subtraversare	relocare	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	RCS&RDS	Filiași - Gura Motrului	290+554	subtraversare	relocare	20 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36.	RCS&RDS	Filiași - Gura Motrului	288+600 - 290+554	oblicitate	protejare	450 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37.	Orange	Craiova - Cernele	252+000 - 252+150	oblicitate	relocare	10800 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
38.	Orange	Craiova - Cernele	252+150	subtraversare	relocare	10753 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
39.	Orange	Craiova - Cernele	252+000 - 252+600	oblicitate	relocare	10350 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
40.	Orange	Craiova - Cernele	252+600 - 253+550	oblicitate	relocare	9453 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
41.	Orange	Craiova - Cernele	253+550 - 253+650	oblicitate	relocare	9300 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
42.	Orange	Cernele -	257+500	subtraversare	relocare	5608 m față de ROSCI0045-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		Ișalnița				Coridorul Jiului
43.	Orange	Cernele - Ișalnița	257+500 - 259+250	oblicitate	relocare	3869 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
44.	Orange	Cernele - Ișalnița	259+250	subtraversare	relocare	3880 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
45.	Orange	Cernele - Ișalnița	259+400 - 261+070	oblicitate	relocare	2381 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
46.	Orange	Ișalnița	261+070 - 263+225	oblicitate	relocare	1811 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
47.	Orange	Ișalnița - Coțofeni	263+225 - 268+800	oblicitate	relocare	2551 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
48.	Orange	Coțofeni	268+800 - 269+000	oblicitate	relocare	2480 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
49.	Primăria Craiova	Craiova - Cernele	251+372	subtraversare	relocare	11614 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
50.	Orange	Cernele - Ișalnița	257+445	subtraversare	relocare	5655 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
51.	SC Ketty SRL Craiova	Ișalnița - Coțofeni	267+770	subtraversare	relocare	2650 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
52.	Romtelecom	Coțofeni	270+510	subtraversare	relocare	1980 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
53.	Direcția Tc Dolj	Coțofeni	270+550	subtraversare	relocare	1890 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
54.	Romtelecom	Răcari	279+857	subtraversare	relocare	1120 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
55.	Romtelecom	Filiași - Gura Motrului	287+825	subtraversare	relocare	518 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
56.	Telekom MH	Gura Motrului - Butoiești	297+300	subtraversare	relocare	700 m față de ROSCI0366-Râul Motru
57.	Telekom MH	Butoiești - Strehaia	302+250	subtraversare	relocare	403 m față de ROSCI0366-Râul Motru
58.	Telekom MH	Strehaia	310+450	subtraversare	relocare	600 m față de ROSCI0420-Oprănești
59.	Telekom MH	Strehaia	310+300 - 310+450	oblicitate	protejare	600 m față de ROSCI0420-Oprănești
60.	Telekom MH	Chiochiuta	317+690	subtraversare	relocare	752 m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
61.	Telekom MH	Chiochiuta	318+850	subtraversare	relocare	1085 m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
62.	Telekom MH	Chiochiuta	318+850 - 318+950	oblicitate	protejare	1200 m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
63.	Telekom MH	Igiroasa - Prunișor	334+000 - 334+250	oblicitate	protejare	350 m față de ROSCI0432-Prunișor
64.	Telekom MH	Igiroasa - Prunișor	334+250	subtraversare	relocare	306 m față de ROSCI0432-Prunișor
65.	Telekom MH	Igiroasa - Prunișor	334+250 - 334+700	oblicitate	protejare	246 m față de ROSCI0432-Prunișor
66.	Telekom MH	Igiroasa - Prunișor	335+400 - 335+500	oblicitate	protejare	325 m față de ROSCI0432-Prunișor
67.	Telekom MH	Igiroasa - Prunișor	335+500	subtraversare	relocare	320 m față de ROSCI0432-Prunișor
68.	Telekom MH	Igiroasa - Prunișor	335+500 - 335+900	oblicitate	protejare	335 m față de ROSCI0432-Prunișor
69.	Telekom MH	Prunișor	341+500 - 341+900	oblicitate	protejare	3036 m față de ROSCI0432-Prunișor
70.	Telekom MH	Prunișor - Drobeta Est	341+900 - 342+500	oblicitate	protejare	2200 m față de ROSCI0420-Oprănești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

71.	Telekom MH	Drobeta Est	357+100 - 357+750	oblicitate	protejare	4830 m față de ROSCI0420-Oprănești
72.	Telekom MH	Drobeta Est	357+750	subtraversare	relocare	4845 m față de ROSCI0420-Oprănești
73.	Telekom MH	Drobeta Est	357+400 - 357+750	oblicitate	protejare	4830 m față de ROSCI0420-Oprănești
74.	Telekom MH	Drobeta Est	358+800 - 359+300	oblicitate	protejare	5800 m față de ROSCI0420-Oprănești
75.	Telekom MH	Drobeta Est	359+200	subtraversare	relocare	5800 m față de ROSCI0420-Oprănești
76.	Telekom MH	Drobeta Est	359+400	subtraversare	relocare	5800 m față de ROSCI0420-Oprănești
77.	Telekom MH	Drobeta	362+820	subtraversare	relocare	8800 m față de ROSCI0420-Oprănești
78.	Telekom MH	Drobeta	363+030	subtraversare	relocare	9100 m față de ROSCI0420-Oprănești
79.	Telekom MH	Drobeta	364+600	subtraversare	relocare	4000 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
80.	Telekom MH	Drobeta - Gura Văii	368+000 - 368+520	oblicitate	protejare	50 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
81.	Telekom MH	Drobeta - Gura Văii	368+520	subtraversare	relocare	51 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
82.	Telekom MH	Drobeta - Gura Văii	368+520 - 369+200	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 40 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș -Portile de Fier
83.	Telekom MH	Gura Văii	372+300 - 372+900	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 300 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș -Portile de Fier
84.	Telekom MH	Gura Văii	372+750	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 300 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș -Portile de Fier
85.	Telekom MH	Orșova - Valea Cernei	390+800 - 391+720	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
86.	Telekom MH	Orșova - Valea Cernei	391+720	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
87.	Telekom MH	Topleț	397+290	subtraversare	relocare	3100 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
88.	Telekom MH	Topleț	397+370	subtraversare	relocare	2864 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
89.	RCS&RDS MH	Prunișor - Drobeta Est	355+700	subtraversare	relocare	3500 m față de ROSCI0420-Oprănești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

90.	S.C. Digital Cable System SA	Gura Motrului - Butoiești	294+060	subtraversare	relocare	580 m față de ROSCI0366 Râul Motru
91.	Transec-trica	Drobeta Turnu Severin Marfa	353+770	subtraversare	relocare	1400 m față de ROSCI0420 Oprănești
92.	RCS&RDS	Drobeta Turnu Severin Marfa	355+267	subtraversare	relocare	3006 m față de ROSCI0420 Oprănești
93.	RCS&RDS	Drobeta Turnu Severin Est	358+165	subtraversare	relocare	5057 m față de ROSCI0420 Oprănești
94.	Vodafone	Drobeta Turnu Severin - Gura Văii	365+263	subtraversare	relocare	3800 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei
95.	Transec-trica	Drobeta Turnu Severin - Gura Văii	369+990	subtraversare	relocare	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias -Porțile de Fier
96.	Orange	Gura Motrului - Butoiești	296+750	subtraversare	relocare	800 m față de ROSCI0366-Râul Motru
97.	Orange	Butoiești - Strehaia	303+950 - 304+100	oblicitate	protejare	în ROSCI0366-Râul Motru
98.	Orange	Drobeta Marfa - Drobeta Est	356+000 - 358+600	oblicitate	protejare	5400 m față de ROSCI0420 Oprănești
99.	Orange	Drobeta Est	358+600 - 359+350	oblicitate	relocare	5900 m față de ROSCI0420 Oprănești
100.	Orange	Drobeta Est	359+350	subtraversare	relocare	5900 m față de ROSCI0420 Oprănești
101.	Orange	Drobeta Est - Drobeta	359+350 - 359+500	oblicitate	protejare	5900 m față de ROSCI0420 Oprănești
102.	Orange	Gura Văii - Vârciorova	372+750	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 300 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias -Porțile de Fier
103.	Orange	Vârciorova - Orșova	381+450 - 381+550	oblicitate	relocare	în ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei și 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias -Porțile de Fier
104.	Orange	Vârciorova - Orșova	381+550 - 381+850	oblicitate	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Bazia -Porțile de Fier
105.	Orange	Vârciorova - Orșova	386+200	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Bazias - Porțile de Fier
106.	Orange	Vârciorova - Orșova,	386+200 - 388+100	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Bazias - Porțile de Fier
107.	Orange	Orșova - Valea Cernei	390+500 - 390+550	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
108.	Orange	Orșova - Valea Cernei	390+550	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

109.	Orange	Orșova - Valea Cernei	390+550 - 391+100	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
110.	Orange	Orșova - Valea Cernei	391+100	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
111.	Orange	Valea Cernei - Topleț	394+000 - 395+850	oblicitate	protejare	2135 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
112.	Orange	Valea Cernei - Topleț	395+850 - 396+150	oblicitate	protejare	2400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
113.	Orange	Valea Cernei - Topleț	397+100	subtraversare	relocare	2919 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
114.	Orange	Valea Cernei - Topleț	397+100 - 397+650	oblicitate	protejare	2920 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
115.	Orange	Topleț - Băile Herculane	401+250	subtraversare	relocare	7 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
116.	Orange	Topleț - Băile Herculane	401+250 - 403+000	oblicitate	relocare	30 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
117.	Orange	Topleț - Băile Herculane	401+250 - 403+000	oblicitate	relocare	40 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
118.	Orange	Topleț - Băile Herculane	403+000	subtraversare	relocare	50 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
119.	Orange	Băile Herculane - Mehadia Noua	405+050	subtraversare	relocare	30 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
120.	Orange	Băile Herculane - Mehadia Noua	405+050 - 405+400	oblicitate	relocare	200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
121.	Orange	Băile Herculane - Mehadia Noua	405+400	subtraversare	relocare	200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
122.	Orange	Băile Herculane - Mehadia Noua	405+400 - 406+750	oblicitate	relocare	330 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
123.	Orange	Mehadia Noua	406+750	subtraversare	relocare	331 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
124.	Orange	Mehadia Noua	406+750 - 407+100	oblicitate	relocare	380 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
125.	Orange	Mehadia Noua	407+100	subtraversare	relocare	600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
126.	Orange	Mehadia Noua - Mehadia	407+100 - 408+600	oblicitate	relocare	1100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

127.	Orange	Mehadia	408+600	subtraversare	relocare	1100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
128.	Orange	Mehadia	409+400	subtraversare	relocare	1600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
129.	Orange	Mehadia	409+400 - 410+100	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
130.	Orange	Crușovăț	422+300 - 424+100	oblicitate	protejare	9600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
131.	Orange	Crușovăț - Domașnea Cornea	424+100 - 427+250	oblicitate	protejare	9900 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
132.	Orange	Crușovăț - Domașnea Cornea	427+250	subtraversare	relocare	9900 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
133.	Orange	Crușovăț - Domașnea Cornea	427+250 - 429+200	oblicitate	relocare	9957 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
134.	Orange	Crușovăț - Domașnea Cornea	429+200	subtraversare	relocare	9960 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
135.	Orange	Poarta	437+550	subtraversare	relocare	4900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
136.	Orange	Poarta - Teregova	441+500	subtraversare	relocare	1500 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
137.	Orange	Teregova - Armeniș	445+600	subtraversare	relocare	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
138.	Orange	Slatina Timiș	453+100 - 453+200	oblicitate	protejare	1947 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
139.	Orange	Slatina Timiș	453+200	subtraversare	relocare	1948 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
140.	Orange	Slatina Timiș	453+200 - 453+300	oblicitate	protejare	2000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
141.	Orange	Slatina Timiș - Balta Sărata	459+700 - 470+700	oblicitate	protejare	1749 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
142.	Orange	Balta Sărata	470+700	subtraversare	relocare	1700 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
143.	Orange	Balta Sărata – Caransebeș	470+700 - 474+925	oblicitate	protejare	1632 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
144.	Combridge	Dr.Tr.-Severin Marfa	355+000 - 357+100	oblicitate	protejare	3900 m față de ROSCI0420-Oprănești
145.	Combridge	Dr.Tr.-Severin Marfa	357+100	subtraversare	relocare	4480 m față de ROSCI0420-Oprănești
146.	Combridge	Dr.Tr.-Severin Marfă	357+100 - 360+000	oblicitate	protejare	4450 m față de ROSCI0420-Oprănești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

147.	Combridge	Orșova - Valea Cernei	388+393	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
148.	Combridge	Topleț	398+000 - 399+400	oblicitate	protejare	1200 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
149.	Combridge	Topleț - Băile Herculane	399+400 - 404+500	oblicitate	protejare	10 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
150.	Combridge	Băile Herculane	404+500 - 405+900	oblicitate	protejare	în ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
151.	Combridge	Baile Herculane-Mehadia Noua	405+900 + 406+450	oblicitate	protejare	330 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
152.	Combridge	Mehadia Noua	406+450 - 408+100	oblicitate	protejare	1000 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
153.	Combridge	Mehadia Noua - Mehadia Veche	408+100 - 408+500	oblicitate	protejare	1100 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
154.	Combridge	Mehadia Noua - Mehadia Veche	408+580	subtraversare	relocare	1300 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
155.	Combridge	Mehadia Veche	408+580 - 409+400	oblicitate	protejare	1700 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
156.	Combridge	Mehadia Veche	409+400	subtraversare	relocare	1600 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
157.	Combridge	Mehadia Veche	409+400 - 410+100	oblicitate	protejare	1700 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
158.	Combridge	Mehadia Veche - Iablanita;	410+100 - 415+300	oblicitate	protejare	5300 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
159.	Combridge	Iablanita;	415+300 - 417+100	oblicitate	protejare	6000 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
160.	Combridge	Iablanita - Crusovat	417+100 - 421+480	oblicitate	protejare	8000 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
161.	Combridge	Iablanita - Crusovat	421+480	subtraversare	relocare	8500 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
162.	Combridge	Iablanita - Crusovat	421+480 - 422+300	oblicitate	relocare	9500 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
163.	Combridge	Crusovat	422+300 - 424+500	oblicitate	relocare	9600 m fața de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						Cernei
164.	Combridge	Poarta	436+000 - 438+350	oblicitate	relocare	3400 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
165.	Combridge	Poarta - Teregova	438+350 - 438+500	oblicitate	relocare	3000 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
166.	Combridge	Poarta - Teregova	438+500	subtraversare	relocare	2900 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
167.	Combridge	Poarta - Teregova	438+500 - 440+500	oblicitate	relocare	1492 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
168.	Combridge	Armenis - Slatina Timis	452+000 - 453+800	oblicitate	protejare	1590 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
169.	Combridge	Armenis - Slatina Timis	453+800	subtraversare	relocare	1600 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
170.	Combridge	Slatina Timis	453+800 - 455+600	oblicitate	protejare	160 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
171.	Combridge	Balta Sarata – Caransebes	471+400 - 473+200	oblicitate	protejare	2800 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
172.	Combridge	Balta Sarata – Caransebes	473+200	subtraversare	relocare	2900 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
173.	Combridge	Balta Sarata – Caransebes	473+200 - 474+225	oblicitate	protejare	2030 m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
174.	Telekom CS	Valea Cernei - Toplet	395+750 - 397+650	oblicitate	protejare	2920 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
175.	Telekom CS	Toplet	397+650 - 399+350	oblicitate	protejare	1300 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
176.	Telekom CS	Toplet - Baile Herculane	399+350 - 404+500	oblicitate	protejare	10 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
177.	Telekom CS	Mehadia Noua - Mehadia Veche	408+100 - 408+900	oblicitate	protejare	1480 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
178.	Telekom CS	Mehadia Veche	408+900 - 410+100	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
179.	Telekom CS	Mehadia Veche	408+600	subtraversare	relocare	1100 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
180.	Telekom CS	lablanita	416+500	subtraversare	relocare	6000 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
181.	Telekom CS	lablanita - Crusovat	416+500 - 421+500	oblicitate	protejare	8600 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
182.	Telekom CS	lablanita - Crusovat	421+500	subtraversare	relocare	8900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
183.	Telekom CS	Crusovat	421+500 - 422+000	oblicitate	relocare	9000 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
184.	Telekom CS	Crusovat	423+700	subtraversare	relocare	9600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
185.	Telekom CS	Crusovat - Domasnea Cornea	423+700 - 431+000	oblicitate	relocare	9850 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
186.	Telekom CS	Poarta - Teregova	438+550	subtraversare	relocare	3000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
187.	Telekom CS	Poarta - Teregova	439+150	subtraversare	relocare	2800 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
188.	Telekom CS	Slatina Timis - Valisoara	455+700	subtraversare	relocare	157 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
189.	Telekom CS	Valisoara - Valea Timisului	465+650	subtraversare	relocare	257m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
190.	Telekom CS	Balta Sarata	470+000 - 470+500	oblicitate	protejare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
191.	Telekom CS	Balta Sarata	470+500	subtraversare	relocare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
192.	Telekom CS	Balta Sarata	470+350 - 470+500	oblicitate	protejare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
193.	Telekom CS	Balta Sarata	470+500 - 470+600	oblicitate	relocare	3200 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
194.	S.C. Protelco	Orsova - Valea Cernei	388+462 - 388+393	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
195.	S.C. Protelco	Orsova - Valea Cernei	388+393	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
196.	S.C. Protelco	Orsova - Valea Cernei	388+393 - 388+462	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
197.	Romtelecom	Valea Cernei	393+233	subtraversare	relocare	660 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
198.	SCTCR Telecom SRL	Topleț	397+820	subtraversare	relocare	3160 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
199.	Romtelecom Caras-Severin	Topleț	398+260	subtraversare	relocare	3330 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
200.	Romtelecom Caras-Severin	Topleț	398+260	subtraversare	relocare	3330m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 -Munții Almăjului - Locvei
201.	Romtelecom Caras-Severin	Topleț - Băile Herculane	402+520	subtraversare	relocare	200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
202.	Romtelecom Caras-Severin	Topleț - Băile Herculane	402+520	subtraversare	relocare	200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
203.	Romtelecom Caras-Severin	Topleț - Baile Herculane	403+340	subtraversare	relocare	325 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

204.	Romtelecom Caras-Severin	Toplet - Baile Herculane	403+340	subtraversare	relocare	325 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
205.	RCS&RDS CS	Baile Herculane	405+040 - 405+161	oblicitate	protejare	90 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
206.	RCS&RDS CS	Baile Herculane - Mehadia Noua	405+542	subtraversare	relocare	280 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
207.	FRE Reșița	Mehadia Veche - Iablanita	410+461	subtraversare	relocare	2400 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
208.	RCS&RDS CS	Iablanita	416+040 - 416+782	oblicitate	protejare	6225 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
209.	RCS&RDS	Iablanita	416+782	subtraversare	relocare	6230 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
210.	RCS&RDS CS	Iablanita	416+782 - 416+883	subtraversare	relocare	6300 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
211.	Primăria Iablanita	Crusovat - Domasnea Cornea	427+245	subtraversare	relocare	9600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
212.	Primăria Iablanita	Crusovat - Domasnea Cornea	427+377	subtraversare	relocare	9700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
213.	Primăria Iablanita	Crusovat - Domasnea Cornea	427+460	subtraversare	relocare	9900 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
214.	RCS&RDS CS	Poarta	437+369 - 437+427	oblicitate	protejare	2000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
215.	Primăria Teregova	Teregova	441+365	subtraversare	relocare	1400 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
216.	Primăria Teregova	Teregova - Armenis	443+465	subtraversare	relocare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
217.	RCS&RDS CS	Slatina Timis	452+836 - 454+044	oblicitate	protejare	1350 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
218.	RCS&RDS CS	Slatina Timis - Valisoara	456+363 - 456+407	oblicitate	protejare	6500 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
219.	RCS&RDS	Slatina Timis - Valisoara	456+407	subtraversare	relocare	700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
220.	RCS&RDS CS	Slatina Timis - Valisoara	456+407 - 456+450	subtraversare	relocare	700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
221.	S.C. Protelco	Valisoara - Valea Timisului	462+641	subtraversare	relocare	500 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

222.	Primăria Buceșnița	Valisoara - Valea Timisului	466+334	subtraversare	relocare	190 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
223.	RCS&RDS CS	Valea Timisului - Balta Sarata	468+614 - 468+676	oblicitate	protejare	1365 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
224.	RCS&RDS	Valea Timisului - Balta Sarata	468+676	subtraversare	relocare	1370 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
225.	RCS&RDS CS	Valea Timisului - Balta Sarata	468+672 - 468+739	oblicitate	protejare	1380 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
226.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebes	471+211	subtraversare	relocare	3600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
227.	SC Concordia SRL	Balta Sarata – Caransebes	471+252	subtraversare	relocare	3700 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
228.	RCS&RDS CS	Balta Sarata – Caransebes	472+394 - 472+827	oblicitate	protejare	3250 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilitati - Cablu CATV						
1.	Asoc. Loc. Teius-aransebes	Balta Sarata – Caran-sebes	474+180	subtraversare	relocare	2600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
2.	Asoc. Loc. Teius-aransebes	Balta Sarata – Caran-sebes	474+181	subtraversare	relocare	2600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilitati - Cablu Telefonic						
1.	RCF Craiova	Craiova - Cernele	253+120	subtraversare	relocare	9900 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	RCF Craiova	Cernele	254+850	subtraversare	relocare	8265 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	IJRVMR	Cernele	255+000	subtraversare	relocare	8056 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	RCF Craiova	Cernele	255+789	subtraversare	relocare	7330 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	RCF Craiova	Cernele	256+270	subtraversare	relocare	6850 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	RCF Craiova	Cernele	256+365	subtraversare	relocare	6794 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+562	subtraversare	relocare	5590 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+575	subtraversare	relocare	5400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+870	subtraversare	relocare	5320 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Combinatul Chimic	Cernele - Isalnita	259+125	subtraversare	relocare	3912 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Combinatul Chimic	Cernele - Isalnita	259+536	subtraversare	relocare	3580 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Termoce-ntrala	Isalnita	261+462	subtraversare	relocare	2111 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	PTTR Dolj	Isalnita	263+740	subtraversare	relocare	1860 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	PTTR Dolj	Isalnita - Cotofeni	266+315	subtraversare	relocare	2240 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	PTTR Dolj	Cotofeni	270+500	subtraversare	relocare	1950 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	PTTR Dolj	Racari	279+540	subtraversare	relocare	1070 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	RCF Craiova	Filiasi	284+582	subtraversare	relocare	1900 m față de ROSCI0045-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						Coridorul Jiului
18.	Romtelecom	Filiasi	285+812	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	RCF Craiova	Filiasi	285+870	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	RCF Craiova	Filiasi	285+875	subtraversare	relocare	2180 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	RCF Craiova	Filiasi	285+955	subtraversare	relocare	2200 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	RCF Craiova	Filiasi	286+097	subtraversare	relocare	1260 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
Categoria de utilități - Linii Electrice Subterane LES 20 kV						
1.	CEZ Distribuție - COER Doj	Craiova	250+310	subtraversare	relocare	12300 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	CEZ Distribuție - COER Doj	Craiova - Cernele	252+800	subtraversare	relocare	10000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	CEZ Distribuție - COER Doj	Craiova - Cernele	253+300 - 253+700	oblicitate	relocare	9300 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cernele	256+830	subtraversare	relocare	6270 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cernele - Isalnita	260+050	subtraversare	relocare	3070 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cernele - Isalnita	260+800	subtraversare	relocare	3000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	CEZ Distribuție - COER Doj	Isalnita - Cotofeni	267+100	subtraversare	relocare	2500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	CEZ Distribuție - COER Doj	Isalnita - Cotofeni	268+700	subtraversare	relocare	2800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cotofeni	270+650	subtraversare	relocare	1200 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cotofeni	270+650 - 271+000	oblicitate	protejare	1500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cotofeni - Racari	274+250	subtraversare	relocare	1036 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	CEZ Distribuție - COER Doj	Cotofeni - Racari	275+350	subtraversare	relocare	823 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	CEZ Distribuție - COER Doj	Racari	279+550	subtraversare	relocare	1070 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	CEZ Distribuție - COER Doj	Racari	279+880	subtraversare	relocare	900 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	CEZ Distribuție - COER Doj	Filiasi - Gura Motrului	288+880	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
Categoria de utilități - Linii Electrice Aeriene LEA 20 kV						

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

1.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Craiova - Cernele	252+700	Supratra- versare	supraînălțare	10400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+150	Supratra- versare	supraînălțare	5000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+180	Supratra- versare	supraînălțare	5000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+350	Supratra- versare	supraînălțare	3000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Isalnita	262+980	Supratra- versare	supraînălțare	1660 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Isalnita	263+150	Supratra- versare	supraînălțare	1750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni	269+850	Supratra- versare	supraînălțare	2490 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
8.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni - Racari	272+650	Supratra- versare	supraînălțare	1170 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+000 - 274+250	oblicitate	supraînălțare	1050 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+250 - 274+850	oblicitate	supraînălțare	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+850	Supratra- versare	supraînălțare	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+860	Supratra- versare	supraînălțare	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+850 - 275+300	oblicitate	protejare	860 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
14.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Racari - Filiasi	282+000	Supratra- versare	supraînălțare	1200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
15.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Racari - Filiasi	282+210	Supratra- versare	supraînălțare	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Racari - Filiasi	282+230 - 284+130	oblicitate	relocare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Racari - Filiasi	284+130	Supratra- versare	supraînălțare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	285+550	Supratra- versare	supraînălțare	2000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	285+950	Supratra- versare	supraînălțare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	285+850 - 286+750	oblicitate	protejare	1600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

21.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	286+300	Supratra- versare	supraînălțare	1600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	286+320	Supratra- versare	supraînălțare	1600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
23.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	286+750	Supratra- versare	supraînălțare	1530 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
24.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+150	Supratra- versare	supraînălțare	975 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
25.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+480	Supratra- versare	supraînălțare	750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
26.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+750	Supratra- versare	supraînălțare	600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
27.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+850	Supratra- versare	supraînălțare	480 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
28.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	288+600	Supratra- versare	supraînălțare	400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
Categoria de utilități - Linii Electrice Aeriene LEA 110 kV						
1.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Craiova - Cernele	252+650	Supratra- versare	supraînălțare	10400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele	256+800	Supratra- versare	supraînălțare	6254 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+210	Supratra- versare	supraînălțare	5100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+550	Supratra- versare	supraînălțare	4576 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	259+180	Supratra- versare	supraînălțare	4000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	259+630	Supratra- versare	supraînălțare	3800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+250	Supratra- versare	supraînălțare	2900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
8.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+400	Supratra- versare	supraînălțare	2800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+450	Supratra- versare	supraînălțare	2800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10.	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	289+550	Supratra- versare	supraînălțare	570 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11.	Transelec- trica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	373+220	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

12.	Transec-trica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	373+650	Supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
Categoriza de utilitati - Linii Electrice Aeriene LEA 220 kV						
1.	Transec-trica Craiova	Cernele - Isalnita	260+240	Supratraversare	supraînălțare	2990 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Transec-trica Craiova	Prunisor Nou - Dr.Tr.-Severin Marfa	354+650	Supratraversare	supraînălțare	4480 m fața de ROSCI0420-Oprănești
3.	Transec-trica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+645	Supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
4.	Transec-trica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+690	Supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
5.	Transec-trica Timisoara	Gura Vaii - Varciorova	374+740	Supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
6.	Transec-trica Timisoara	Slatina Timis - Valisoara	457+070	Supratraversare	supraînălțare	400 m fața de ROSCI0385-Răul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoriza de utilități - Linii Electrice Aeriene LEA 400 kV						
1.	Transec-trica Craiova	Filiasi - Gura Motrului	288+105	Supratraversare	supraînălțare	500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Transec-trica Craiova	Filiasi - Gura Motrului	288+180	Supratraversare	supraînălțare	501 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Transec-trica Craiova	Filiasi - Gura Motrului	290+410	Supratraversare	supraînălțare	20 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Transec-trica Craiova	Prunisor Nou - Dr.Tr. Severin Est	352+000	Supratraversare	supraînălțare	226 m fața de ROSCI0420-Oprănești
5.	Transec-trica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+180	Supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
6.	Transec-trica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+240	Supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
Categoriza de utilitati - Cablu Electric						
1.	Electrocen-trale Craiova	Craiova - Cernele	251+764	subtraversare	relocare	11000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	IRE	Craiova - Cernele	252+489	subtraversare	relocare	10500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	IRE	Craiova - Cernele	253+626	subtraversare	relocare	9000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	IRE	Cernele	255+074	subtraversare	relocare	8000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	ILF Oltenia	Cernele	256+445	subtraversare	relocare	8600 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	IRE	Cernele	255+074	subtraversare	relocare	8000 m fața de ROSCI0045-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						Coridorul Jiului
7.	MTAMA	Cernele - Isalnita	257+790	subtraversare	relocare	5600 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	CEZ Distribuție	Cernele - Isalnita	260+021	subtraversare	relocare	3170 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	IRE	Cernele - Isalnita	260+472	subtraversare	relocare	3000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Telecon-structia	Isalnita	263+440	subtraversare	relocare	1800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Trust CM Energie Sibiu	Isalnita - Cotofeni	267+104	subtraversare	relocare	2600 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni	270+324	subtraversare	relocare	1500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Schela petroliera Craiova	Cotofeni	270+670	subtraversare	relocare	1400 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	GIFET Tg Jiu	Cotofeni - Racari	271+150	subtraversare	relocare	1500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	SSP Craiova	Cotofeni - Racari	271+612	subtraversare	relocare	1500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	IRE	Cotofeni - Racari	272+345	subtraversare	relocare	1504 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	274+223	subtraversare	relocare	1050 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	IRE	Cotofeni - Racari	274+295	subtraversare	relocare	1038 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	IEELIF Dolj	Cotofeni - Racari	274+830	subtraversare	relocare	1000 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	276+905	subtraversare	relocare	400 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	Trust Petrol Tg Jiu	Racari	279+538	subtraversare	relocare	300 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	IRE	Filiasi	286+600	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	CEZ Distribuție	Balota - Dr.Tr.-Severin Marfa	352+150	subtraversare	relocare	190 m fața de ROSCI0420-Oprănești
24.	RCF Craiova	Craiova	249+000	subtraversare	relocare	13800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	RCF Craiova	Craiova	249+020	subtraversare	relocare	13750 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	RCF Craiova	Craiova	249+050	subtraversare	relocare	13700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	RCF Craiova	Craiova	249+077	subtraversare	relocare	13680 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	RCF Craiova	Craiova	249+190	subtraversare	relocare	13600m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	RCF Craiova	Craiova	249+212	subtraversare	relocare	13800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	RCF Craiova	Craiova	249+250	subtraversare	relocare	13800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	RCF Craiova	Craiova	249+285	subtraversare	relocare	13800 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	RCF Craiova	Craiova	249+300	subtraversare	relocare	13500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	RCF Craiova	Craiova	249+325	subtraversare	relocare	13500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	RCF Craiova	Craiova	249+330	subtraversare	relocare	13500 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

35.	RCF Craiova	Craiova	249+370	subtraversare	relocare	13500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36.	RCF Craiova	Craiova	249+395	subtraversare	relocare	13500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37.	RCF Craiova	Craiova	249+400	subtraversare	relocare	13200 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
38.	RCF Craiova	Craiova	249+415	subtraversare	relocare	13200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
39.	RCF Craiova	Craiova	249+430	subtraversare	relocare	13200 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
40.	RCF Craiova	Craiova	249+480	subtraversare	relocare	13200 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
41.	RCF Craiova	Craiova	249+505	subtraversare	relocare	12000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
42.	RCF Craiova	Craiova	249+510	subtraversare	relocare	12001 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
43.	RCF Craiova	Craiova	249+580	subtraversare	relocare	12002 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
44.	RCF Craiova	Craiova	249+607	subtraversare	relocare	12003 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
45.	RCF Craiova	Craiova	249+662	subtraversare	relocare	12004 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
46.	RCF Craiova	Craiova	249+760	subtraversare	relocare	12005 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
47.	RCF Craiova	Craiova	249+900	subtraversare	relocare	12006 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
48.	RCF Craiova	Craiova	250+000	subtraversare	relocare	13700 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
49.	RCF Craiova	Craiova - Cernele	252+858	subtraversare	relocare	10900 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
50.	RCF Craiova	Cernele	254+750	subtraversare	relocare	8370 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
51.	RCF Craiova	Cernele	255+075	subtraversare	relocare	7930 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
52.	RCF Craiova	Cernele	255+780	subtraversare	relocare	7400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
53.	RCF Craiova	Cernele	255+785	subtraversare	relocare	7400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
54.	RCF Craiova	Cernele	256+180	subtraversare	relocare	6900 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
55.	RCF Craiova	Cernele	256+810	subtraversare	relocare	6800 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
56.	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+648	subtraversare	relocare	5400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
57.	RCF Craiova	Isalnita	261+467	subtraversare	relocare	2150 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
58.	RCF Craiova	Isalnita	261+520	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
59.	RCF Craiova	Isalnita	261+543	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
60.	RCF Craiova	Isalnita	261+560	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
61.	RCF Craiova	Isalnita	261+570	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
62.	RCF Craiova	Isalnita	261+575	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
63.	RCF Craiova	Isalnita	261+635	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
64.	RCF Craiova	Isalnita	261+680	subtraversare	relocare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

65.	RCF Craiova	Isalnita	261+700	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
66.	RCF Craiova	Isalnita	261+785	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
67.	RCF Craiova	Isalnita	261+810	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
68.	RCF Craiova	Isalnita	261+870	subtraversare	relocare	2100 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
69.	RCF Craiova	Isalnita	262+000	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
70.	RCF Craiova	Isalnita	262+154	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
71.	RCF Craiova	Isalnita	262+260	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
72.	RCF Craiova	Isalnita	262+440	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
73.	RCF Craiova	Isalnita	262+452	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
74.	RCF Craiova	Isalnita	262+500	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
75.	RCF Craiova	Isalnita	262+525	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
76.	RCF Craiova	Isalnita	262+610	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
77.	RCF Craiova	Isalnita	262+660	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
78.	RCF Craiova	Isalnita	262+700	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
79.	RCF Craiova	Isalnita	262+775	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
80.	RCF Craiova	Isalnita	262+840	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
81.	RCF Craiova	Isalnita	262+850	subtraversare	relocare	1700 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
82.	RCF Craiova	Isalnita - Cotofeni	264+363	subtraversare	relocare	2200 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
83.	RCF Craiova	Cotofeni	270+540	subtraversare	relocare	1900 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
84.	RCF Craiova	Racari	278+257	subtraversare	relocare	300 m fața de ROSCI0045-Coridorul Jiului
85.	Electrificare CFR	Butoiesti	299+897	subtraversare	relocare	500 m fața de ROSCI0366-Râul Motru
86.	Electrificare CFR	Strehaia	310+617	subtraversare	relocare	600 m fața de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
87.	Electrificare CFR	Tamina	324+906	subtraversare	relocare	5000 m fața de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
88.	Electrificare CFR	Tamina	325+091	subtraversare	relocare	3500 m fața de ROSCI0432-Prunișor
89.	Electrificare CFR	Igiroasa - Prunisor Nou	333+261	subtraversare	relocare	600 m fața de ROSCI0432-Prunișor
90.	Electrificare CFR	Prunisor Nou	340+143	subtraversare	relocare	1300 m fața de ROSCI0432-Prunișor
91.	Electrificare CFR	Drobeta Turnu Severin Est	358+938	subtraversare	relocare	5600 m fața de ROSCI0420-Oprănești
92.	Electrificare CFR	Drobeta Turnu Severin - Gura Vaii	366+964	subtraversare	relocare	1800 față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării -

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						Baziaș - Porțile de Fier
93.	Electrificare CFR	Varciorova	379+420	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
94.	Electrificare CFR	Varciorova	379+706	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
95.	Electrificare CFR	Varciorova	380+004	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
96.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului	293+000	subtraversare	relocare	10 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
97.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	294+200	subtraversare	relocare	1000 m față de ROSCI0366-Râul Motru
98.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	294+250	Supratraversare	supraînălțare	1000 m față de ROSCI0366-Râul Motru
99.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	295+750	subtraversare	relocare	1080 m față de ROSCI0366-Râul Motru
100.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	295+800	subtraversare	relocare	1080 m față de ROSCI0366-Râul Motru
101.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	297+450	Supratraversare	supraînălțare	700 m față de ROSCI0366-Râul Motru
102.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	297+750	subtraversare	relocare	900 m față de ROSCI0366-Râul Motru
103.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti	298+200	Supratraversare	supraînălțare	400 m față de ROSCI0366-Râul Motru
104.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti	295+850	subtraversare	relocare	1020 m față de ROSCI0366-Râul Motru
105.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	300+430	Supratraversare	supraînălțare	500 m față de ROSCI0366-Râul Motru
106.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	303+600	Supratraversare	supraînălțare	340 m față de ROSCI0366-Râul Motru
107.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	310+000	Supratraversare	supraînălțare	900 m față de ROSCI0366-Râul Motru
108.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	310+800	subtraversare	relocare	950 m față de ROSCI0366-Râul Motru
109.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	310+850	Supratraversare	supraînălțare	950 m față de ROSCI0366-Râul Motru

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

110.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	311+800	Supratra- versare	supraînălțare	600 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
111.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	312+400	subtraversare	relocare	650 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
112.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	314+300	Supratra- versare	supraînălțare	700 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
113.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Chiochiuta	318+820	Supratra- versare	supraînălțare	1020 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
114.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Igiroasa - Prunisor	331+150	Subtraver-sare	relocare	200 m față de ROSCI0432- Prunișor
115.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Igiroasa - Prunisor	335+500	Supratraver-sare	supraînălțare	320 m față de ROSCI0432- Prunișor
116.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Prunisor	340+500	Supratra- versare	supraînălțare	1600 m față de ROSCI0432- Prunișor
117.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	344+800	Supratra- versare	supraînălțare	200 m față de ROSCI0420- Oprănești
118.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	350+800	Supratra- versare	supraînălțare	10 m față de ROSCI0420- Oprănești
119.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	355+100	Supratra- versare	supraînălțare	2930 m față de ROSCI0420- Oprănești
120.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	355+200	Supratra- versare	supraînălțare	2900 m față de ROSCI0420- Oprănești
121.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta Est	357+000	subtraversare	relocare	4500 m față de ROSCI0420- Oprănești
122.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta Est	357+950	Supratra- versare	supraînălțare	4950 m față de ROSCI0420- Oprănești
123.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta Est	358+750	subtraversare	relocare	5500 m față de ROSCI0420- Oprănești
124.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta Est - Drobeta	362+300	subtraversare	relocare	8000 m față de ROSCI0420- Oprănești
125.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta Est - Drobeta	362+700	subtraversare	relocare	8200 m față de ROSCI0420- Oprănești
126.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	362+750	subtraversare	relocare	8200 m față de ROSCI0420- Oprănești
127.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	363+200	subtraversare	relocare	5400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026 -Cursul Dunării - Bazias - Porțile de Fier
128.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	363+400	subtraversare	relocare	5600 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării -

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						Baziaș - Porțile de Fier
129.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	363+600	subtraversare	relocare	4900 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
130.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	363+750	subtraversare	relocare	4700 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
131.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	364+000	Supratra- versare	supraînălțare	4600 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
132.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+200	subtraversare	relocare	2500 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
133.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+300	subtraversare	relocare	2400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
134.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+400	subtraversare	relocare	2300 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
135.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+900	subtraversare	relocare	1800 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
136.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	367+100	Supratra- versare	supraînălțare	900 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
137.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	368+000 - 368+200	oblicitate	protejare	580 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
138.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	368+200	subtraversare	relocare	500 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
139.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	368+200 - 368+400	oblicitate	protejare	560 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

140.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii	371+250	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
141.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+100	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
142.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+400	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
143.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+600	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
144.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+700	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
145.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Statia Orsova	387+750	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
146.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Stația Orsova	387+800	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
147.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Stația Orsova	387+950	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
148.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Stația Orsova	388+200	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
149.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	389+800	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
150.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	390+000	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
151.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	392+000	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
152.	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	392+250	Supratra- versare	supraînălțare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier
153.	Enel Banat	Valea Cernei - Toplet	396+200	subtraversare	relocare	2400 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portile de Fier

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

154.	Enel Banat	Toplet	397+200	subtraversare	relocare	2700 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Bazias - Porțile de Fier
155.	Enel Banat	Toplet	397+950	subtraversare	relocare	3000 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Bazias - Porțile de Fier
156.	Enel Banat	Toplet	398+250	subtraversare	relocare	3200 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Bazias - Porțile de Fier
157.	Enel Banat	Toplet - Baile Herculane	399+050	subtraversare	relocare	1250 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
158.	Enel Banat	Toplet - Baile Herculane	400+000	subtraversare	relocare	400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
159.	Enel Banat	Toplet - Baile Herculane	401+150	subtraversare	relocare	10 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
160.	Enel Banat	Toplet - Baile Herculane	403+750	subtraversare	relocare	400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
161.	Enel Banat	Toplet - Baile Herculane	404+050	subtraversare	relocare	140 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
162.	Enel Banat	Baile Herculane	404+300	subtraversare	relocare	10 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
163.	Enel Banat	Mehadia Noua	407+350	Supratra- versare	supraînălțare	700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
164.	Enel Banat	Mehadia Noua - Mehadia Veche	407+800	subtraversare	relocare	900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
165.	Enel Banat	Mehadia Veche - lablanita	409+900	subtraversare	relocare	1900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
166.	Enel Banat	Mehadia Veche - lablanita	410+100	subtraversare	relocare	1700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
167.	Enel Banat	lablanita	416+000	subtraversare	relocare	5700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
168.	Enel Banat	lablanita	416+350	subtraversare	relocare	5900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
169.	Enel Banat	lablanita - Crusovat	420+050	Supratra- versare	supraînălțare	8000 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
170.	Enel Banat	lablanita - Crusovat	420+150	Supratra- versare	supraînălțare	8200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
171.	Enel Banat	Iablanita - Crusovat	420+600	Supratraversare	supraînălțare	8500 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
172.	Enel Banat	Crusovat	421+650	Supratraversare	supraînălțare	9000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
173.	Enel Banat	Crusovat	421+800	Supratraversare	supraînălțare	9200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
174.	Enel Banat	Crusovat	422+150	subtraversare	relocare	9020 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
175.	Enel Banat	Crusovat	422+850	subtraversare	relocare	9100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
176.	Enel Banat	Crusovat	425+000	Supratraversare	supraînălțare	9400 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
177.	Enel Banat	Crusovat - Domasnea Cornea	427+300	subtraversare	relocare	9000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
178.	Enel Banat	Crusovat - Domasnea Cornea	427+600	subtraversare	relocare	9400 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
179.	Enel Banat	Crusovat - Domasnea Cornea	427+800	subtraversare	relocare	9600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
180.	Enel Banat	Domasnea Cornea	430+100	subtraversare	relocare	8200 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
181.	Enel Banat	Domasnea Cornea	431+200	Supratraversare	supraînălțare	8050 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
182.	Enel Banat	Poarta - Teregova	438+600	Supratraversare	supraînălțare	2900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
183.	Enel Banat	Teregova	442+900	Supratraversare	supraînălțare	30 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
184.	Enel Banat	Slatina Timis - Valisoara	455+150	Supratraversare	supraînălțare	300 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
185.	Enel Banat	Slatina Timis - Valisoara	458+400	Supratraversare	supraînălțare	428 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
186.	Enel Banat	Valisoara - Valea Timisului	461+850	Supratraversare	supraînălțare	520 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
187.	Enel Banat	Valea Timisului - Balta Sarata	466+900	Supratraversare	supraînălțare	190 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
188.	Enel Banat	Balta Sarata	468+700	Supratraversare	supraînălțare	1300 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
189.	Enel Banat	Balta Sarata	469+500	Supratraversare	supraînălțare	2100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
190.	Enel Banat	Balta Sarata	470+200	Supratraversare	supraînălțare	2800 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

191.	Enel Banat	Balta Sarata – Caransebes	470+900	Supratraversare	supraînălțare	2900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
192.	S.C. Energobit SA	Orsova	386+725	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
193.	Zugravu Maria	Orsova - Valea Cernei	390+420	subtraversare	relocare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
194.	S.C. Romcomplex SRL Toplet	Valea Cernei	393+173	subtraversare	relocare	600 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
195.	S.C. Romcomplex SRL Toplet	Valea Cernei	393+173	subtraversare	relocare	600 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
196.	UTR Resita	Baile Herculane	404+745	subtraversare	relocare	375 față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
197.	CL Băile Herculane	Mehadia Veche	408+910	subtraversare	relocare	3300 față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
198.	CL Băile Herculane	Mehadia Veche - Iablanita	409+584	subtraversare	relocare	3800 față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
199.	FRE Resita	Mehadia Veche - Iablanita	410+461	subtraversare	relocare	2400 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
200.	FRE Resita	Iablanita	416+510	subtraversare	relocare	6200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
201.	Primăria Iablanita	Crusovat	422+445	subtraversare	relocare	4400 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei

Relocări de drumuri

Prezentăm în tabelul de mai jos categoriile de drumuri ce urmează a fi relocate (DJ,DC,DL) împreună cu lungimile de relocare și suprafețele ocupate.

Tabel - Relocări drumuri

Nr. crt.	Poziție kilometrică corespunzătoare pe calea ferată	Categorie drum relocat	Lungimea drumului relocat (m)	Suprafață ocupată (m ²)	Raportarea față de arii naturale protejate
1.	333+162- 333+212	Drum comunal - DC 24	550	3850	400m față de ROSCI0432 Prunișor
2.	335+394- 335+676	Drum județean - DJ 607A	380	3016	300m față de ROSCI0432 Prunișor
3.	338+107- 338+207	Drum local	410	2455	300m față de ROSCI0432 Prunișor
4.	340+422- 340+462	Drum comunal - DC 18	300	3356	1,5km față de ROSCI0432 Prunișor

5.	345+320 - 345+800	Drum județean - DJ 607A	510	3794	in ROSCI0420 Oprănești
6.	352+136- 352+256	Drum județean - DJ 607A	945	5736	200m față de ROSCI0420 și 1,2km față de RONPA0642 Locul fosilifer Pietrele Roșii
7.	410+155 - 410+560	Drum local	435	2606	2,2km față de ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
8.	423+692- 423+933	Drum județean - DJ 608	250	2000	10km față de ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
9.	426+510- 426+600	Drum local	180	1082	12km față de ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
10.	427+822- 428+575	Drum local	950	5690	12km față de ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
11.	428+657- 428+953	Drum local	492	2951	12km față de ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
12.	430+967 - 431+494	Drum local	610	3656	9km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
13.	437+960 - 438+314	Drum local	945	5487	3,5km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
14.	439+244 - 439+505	Drum local	335	2001	2,2 km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
15.	439+849 - 440+180	Drum local	498	2986	1,8 km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
TOTAL			7790	50666	

Pozițiile kilometrice din tabel se refera la km proiectați pe calea ferată și reprezintă repere pentru lucrările de relocare a drumurilor ce se vor realiza stânga – dreapta c.f.

2.3.3.LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Organizarea de șantier va constitui o bază operativă de suport pentru realizarea investiției "Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș".

Suprafața construită pentru organizarea de șantier/baza de producție va fi compartimentată, ținând cont de:

- specificul lucrărilor și de tehnologia adoptată,
- căile de acces la lucrare,
- rampe și linii de cale ferată,
- rețea electrică în apropierea amplasamentului,
- distanța față de ariile naturale protejate,
- rețele de utilități.

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Pe amplasamentul ales se execută lucrări pregătitoare și anume:

- curățarea terenului (dacă este cazul se va face tăierea vegetației, demolări și - îndepărtarea deșeurilor – se colectează deșeurile rezultate selectiv),
- îndepărtarea și evacuarea/depozitarea stratului de pământ vegetal pentru orizontalizarea terenului și executarea platformei tehnologice,
- așternere pietriș cu grosimea stratului de 0,2 m, sau executarea unei platforme betonate,
- îndepărtarea și evacuarea/depozitarea stratului de pământ vegetal pentru orizontalizarea terenului și executarea căilor de acces,
- realizarea unui depozit temporar pentru pământul vegetal excavat în vederea refolosirii acestuia la refacerea cadrului natural,
- executarea căilor de acces interioare,
- executarea șanțurilor de scurgere a apelor pluviale, baze de colectare (dacă este cazul instalarea pompelor pentru epuismențe),
- împrejmuirea terenului aferent amplasamentului ales cu porți de acces, una pentru utilaje și alta pentru personal.

Organizarea de șantier necesară executării lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare va cuprinde:

- căile de acces racordate la rețeaua de drumuri din zonă: drumuri tehnologice, drum național, drumuri județene și locale,
- platformele de parcare ce vor fi amenajate în interiorul organizării de șantier/bază de producție și care vor fi dotate cu sisteme de colectare ape pluviale,
- rețelele de drumuri de incintă cu legături la platformele de parcare,
- birouri realizate din compartimente metalice prefabricate tip "container" amplasate pe platforme betonate ce pot fi P+E în funcție de necesitățile de personal,
- container tip sanitar (grup sanitar – wc, apă curentă, săpun, etc.),
- containere pentru amenajarea unei cantine amplasată pe o platformă betonată cu toate facilitățile prevăzute de legislația în vigoare,
- containere dormitor,
- containere tip vestiar, pentru asigurarea condiții de muncă conform cerințelor H.G. nr. 300/2006;
- racordarea la utilități apă, energie, etc.;
- magazie cu: unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare în procesul de execuție a lucrărilor, special amenajată, din hale metalice, amplasate în interiorul șantierului, bine delimitat cu iluminat permanent;
- sursele de energie, apă, canalizare, după caz;
- depozitele pentru stocare deșeurii provenite din materialele de construcție și, pentru alte tipuri de deșeurii,
- spații pentru laboratoare de încercare a materialelor ce vor fi puse în operă în cadrul lucrărilor la obiectivul de investiție,
- atelier de reparații și întreținere, ce va fi realizat din compartimente metalice tip "hale metalice", amplasat pe platformă betonată,
- spații de depozitare - depozite temporare - unde vor fi stocate materialele (materiale noi de construcție, materiale scoase din cale, deșeurii, etc.).

Suprafețele de depozitare vor fi alese în funcție de spațiile disponibile ale beneficiarului, ținând cont și de distanța de transport minimă și fără un impact asupra mediului. Aceste spații vor fi stabilizate la nivel de fundare în vederea asigurării

capacității portante adecvate pentru scopul lor, vor fi împrejmuite și păzite (după caz în funcție de destinația și tipul de material) pentru a delimita zonele.

Vor fi luate măsuri de protecție și control pentru suprafețele destinate depozitelor temporare cu deșeuri contaminate astfel încât să se asigure protecția mediului înconjurător conform legislației în vigoare și anume:

- organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor;
- conservarea pe timpul depozitării și evitării degradărilor (platformă tehnologică necesară execuției lucrărilor);
- amplasarea de cabine portar tip container la intrarea în incinta șantierului pentru a evita pătrunderea prin efracție a persoanelor nedorite.

Pentru lucrările de podețe și poduri se vor amenaja platforme de lucru.

În fronturile de lucru vor fi prevăzute instalații sanitare, de preferință mobile, cu neutralizare chimică sau bazine etanșe vidanțate periodic.

Pentru o bună funcționare a organizărilor de șantier se vor întocmi:

- grafice de execuție a lucrărilor;
- măsuri specifice privind protecția și securitatea muncii, precum și de prevenire și stingere a incendiilor, decurgând din natura operațiilor și tehnologiilor de construcție cuprinse în documentația de execuție a obiectivului;
- măsuri de protecția vecinătăților (transmitere de vibrații și șocuri puternice, degajări mari de praf, asigurarea acceselor necesare).

Modalități de racordare la utilități

Energia electrică în organizările de șantier se va asigura prin racord la rețeaua existentă. Pentru lucrările de infrastructură și pentru lucrările de artă alimentarea cu energie electrică va fi asigurată cu ajutorul grupurilor electrogene.

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

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

Apele uzate menajere din grupurile sanitare prevăzute în organizările de șantier vor fi evacuate prin vidanțare de către societăți autorizate.

Rampa de spălare va fi amenajată la ieșirea din organizarea de șantier unde se vor spăla obligatoriu roțile autovehiculelor înainte de a părăsi șantierul.

Apele uzate rezultate de la rampele de spălare a utilajelor din cadrul organizărilor de șantier se vor preepura în separatoare de hidrocarburi și ulterior vor reutilizate în procesul de spălare.

Apele pluviale colectate din cadrul organizărilor de șantier din zona parcarilor și din zonele de depozitare vor fi colectate și preepurate înainte de evacuarea din cadrul amplasamentelor, în instalații prevăzute în cadrul fiecărei locații.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar cu personal instruit.

Conexiunea telefonică/internet se va asigura printr-o rețea de fibră optică publică din zonă (dacă este necesar).

Localizarea organizării de șantier

Pentru realizarea efectivă a lucrărilor va fi necesară construirea unor organizări de șantier și depozite temporare (materii prime și deșeuri) de-a lungul liniei de cale ferată ce urmează a fi reabilitată.

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

Numărul de angajați care vor lucra în fiecare dintre organizările de șantier va fi între 20 și 130. Adicional față de aceștia, în fronturile de lucru vor mai lucra cca. 1500 angajați.

Frecvența transporturilor efectuate în sau din organizările de șantier va depinde de ritmul de lucru, aprovizionarea urmând să se facă etapizat în funcție de stadiul efectiv al lucrărilor.

În organizarea de șantier vor fi depozitate temporar doar o parte din materiale, multe dintre acestea vor fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă (fără depozitarea temporară în organizarea de șantier) – panouri de cale, traverse, piatră spartă, mixtură asfaltică, etc.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimbările de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua și schimbările de uleiuri hidraulice și de transmisie.

În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea se vor executa într-un atelier specializat, unde se vor efectua și schimbările de anvelope.

Au fost selectate pentru amplasarea organizărilor de șantier locații care respectă cerințele privind zonele sensibile.

Au fost avute în vedere următoarele criterii:

- spațiu suficient pentru desfășurarea activităților și pentru depozitare;
- accesibilitate din punct de vedere al rețelei de drumuri existente în zonă;
- posibilități de racordare la rețele de utilități (alimentare cu apă și canalizare, energie electrică etc.),
- se vor evita zonele cu linii electrice de înaltă și medie tensiune,
- să nu se amplaseze în zone sensibile care ar putea fi afectate (arii naturale protejate, zone de protecție sanitară, corpuri de apă, școli, spitale, zone de odihnă etc.),
- suprafețele de teren selectate să nu facă parte din fondul forestier, necesitând astfel defrișări,
- să nu se realizeze în zone cu situri arheologice.

Prezentarea amplasării organizărilor de șantier de-a lungul tronsonului feroviar Craiova-Drobeta Turnu Severin - Caransebeș, în vederea utilizării acestora la execuția lucrărilor este detaliată mai jos:

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Organizarea de șantier Coțofeni km 269+800- km.270+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 3000 m².
Vecinătăți: N-E: linia c.f; S-E: drum acces gară; S- Drumul European E79; N-V teren nereproductiv.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

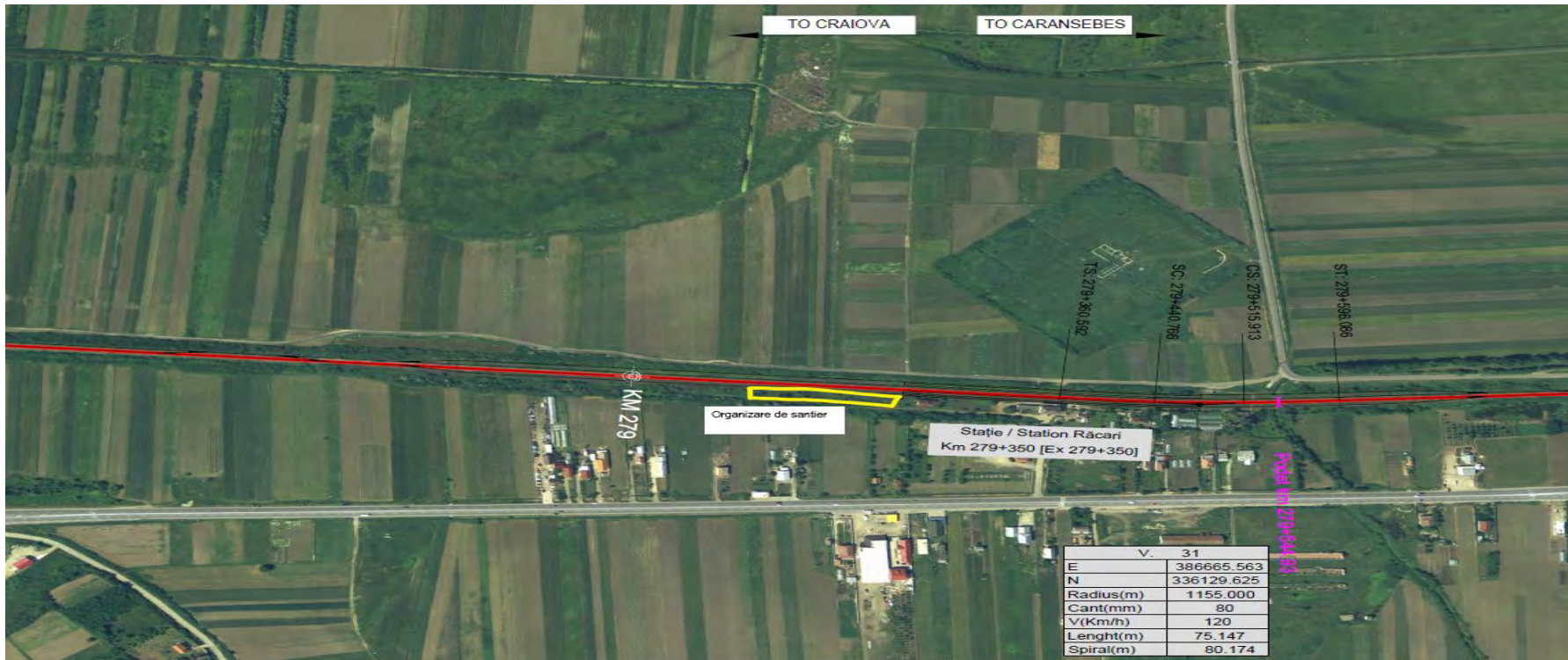


Figura - Organizarea de șantier Răcari, km 279+100 - km.279+300

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 2000 m².
Vecinătăți: N-E: linia c.f; S-E: drum acces gară; S- Drumul județean 606F; N-Drumul European E79.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

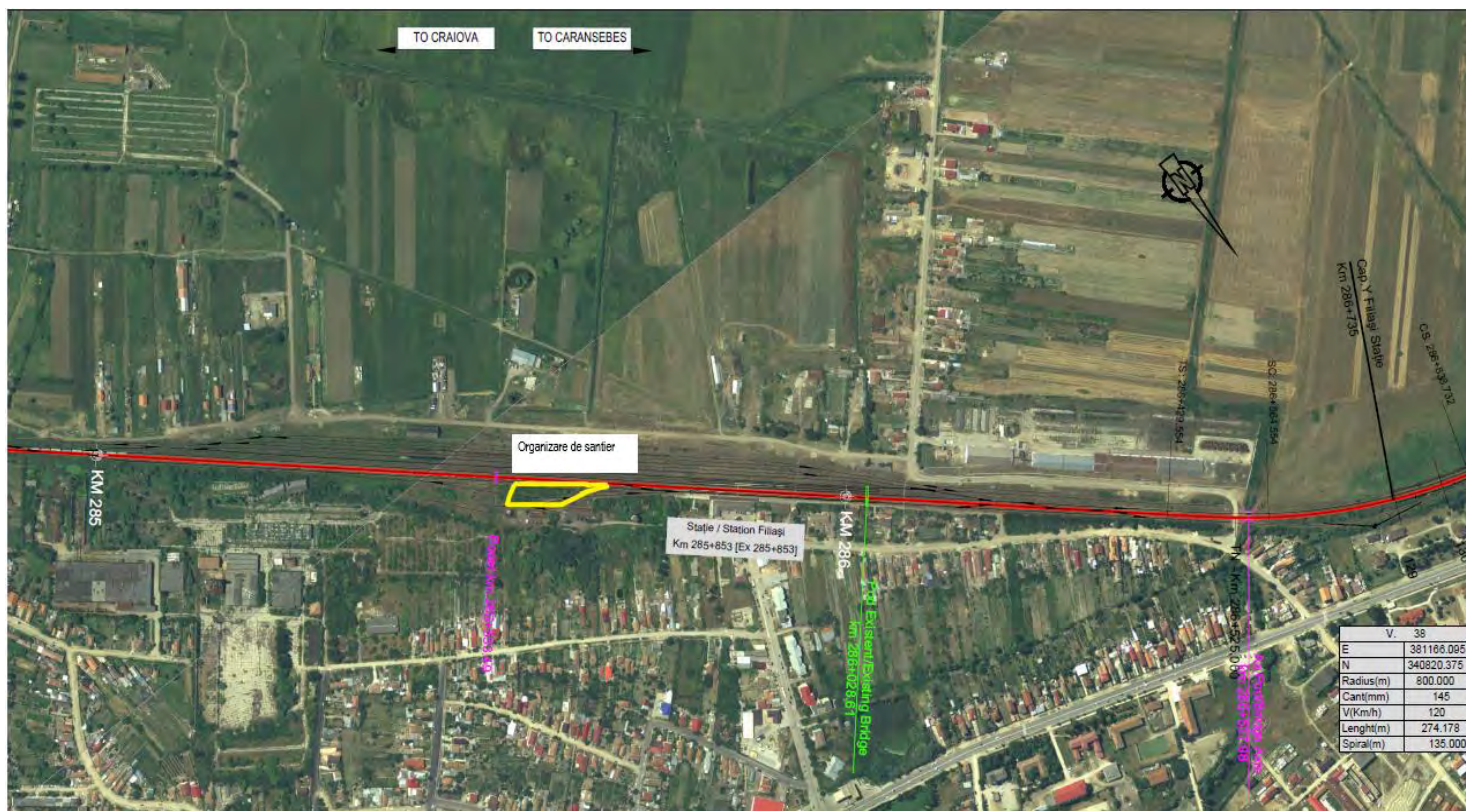


Figura - . Organizarea de șantier Filași la km 285+600 - km.285+800

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 3600 m².
Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; S- Aleea Gării; N- Strada Rampei

*Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”*

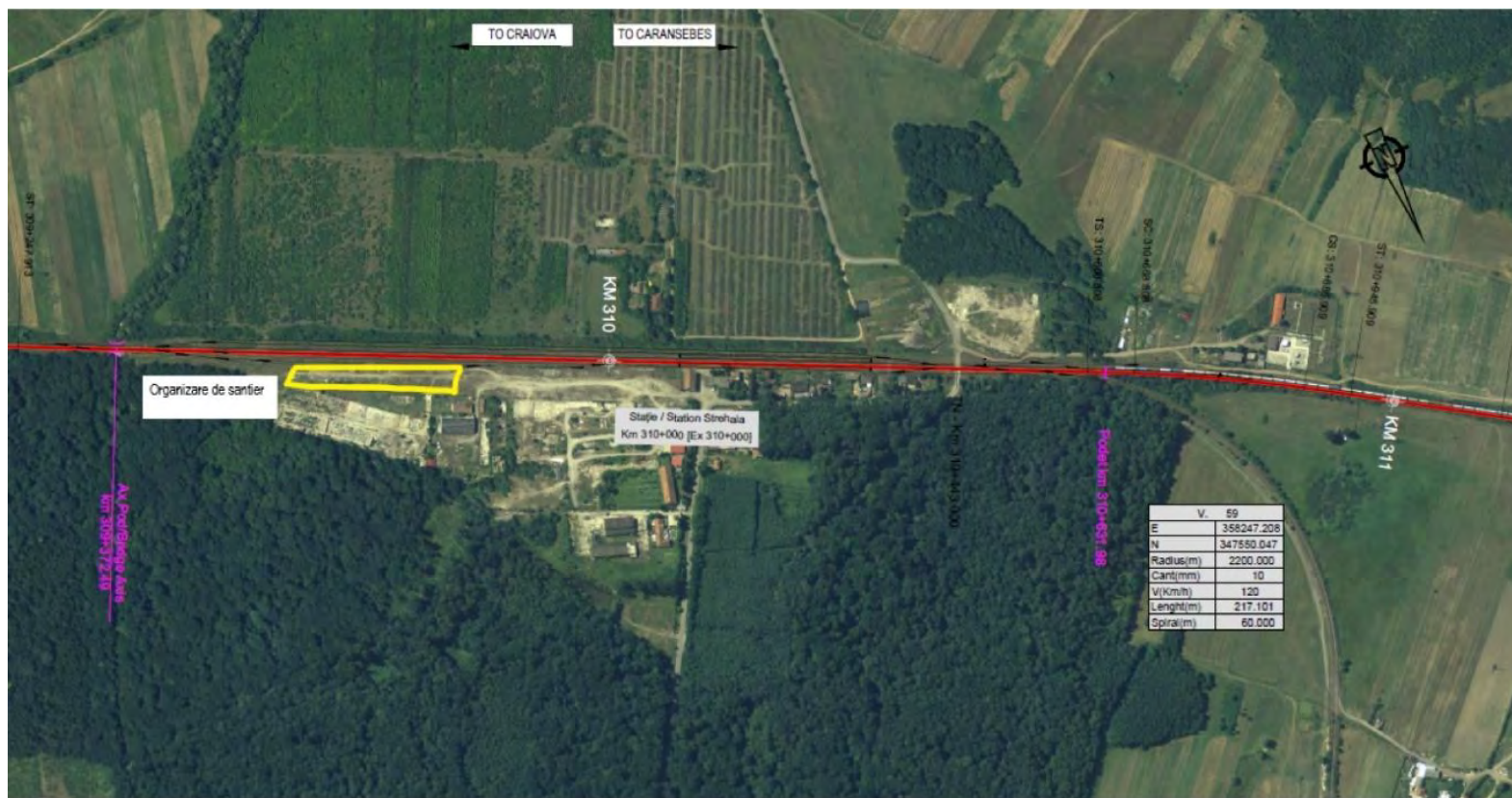


Figura - Organizarea de șantier Strehăia la km 309+600 - km.309+800

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 6000 m². Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; N- Râul Hușnița.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Organizarea de șantier Șimian la km 356+300 - km.356+500

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 6000 m².
Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; N- Drumul European E70.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Organizarea de șantier Drobeta la km 364+000 - km.364+340

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 5000 m². Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; N - Bulevardul Dunărea; S - Bulevardul Porțile de Fier.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

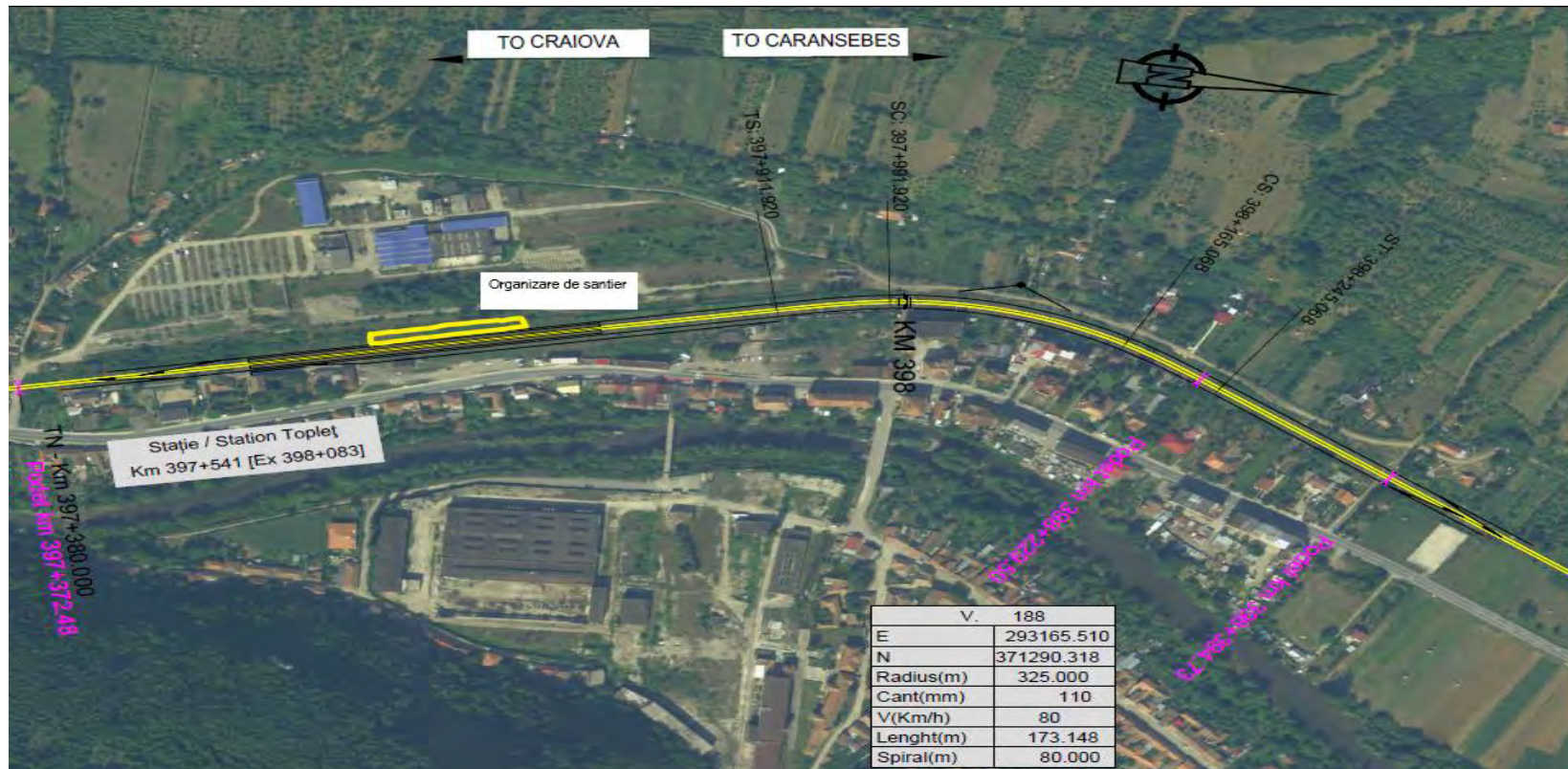


Figura - Organizarea de șantier Topleț la km 398+000-km.398+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 3000 m², pe partea dreaptă a liniei 5, platformă.
Vecinătăți: N-E: linia cf; S- Drumul European E70.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

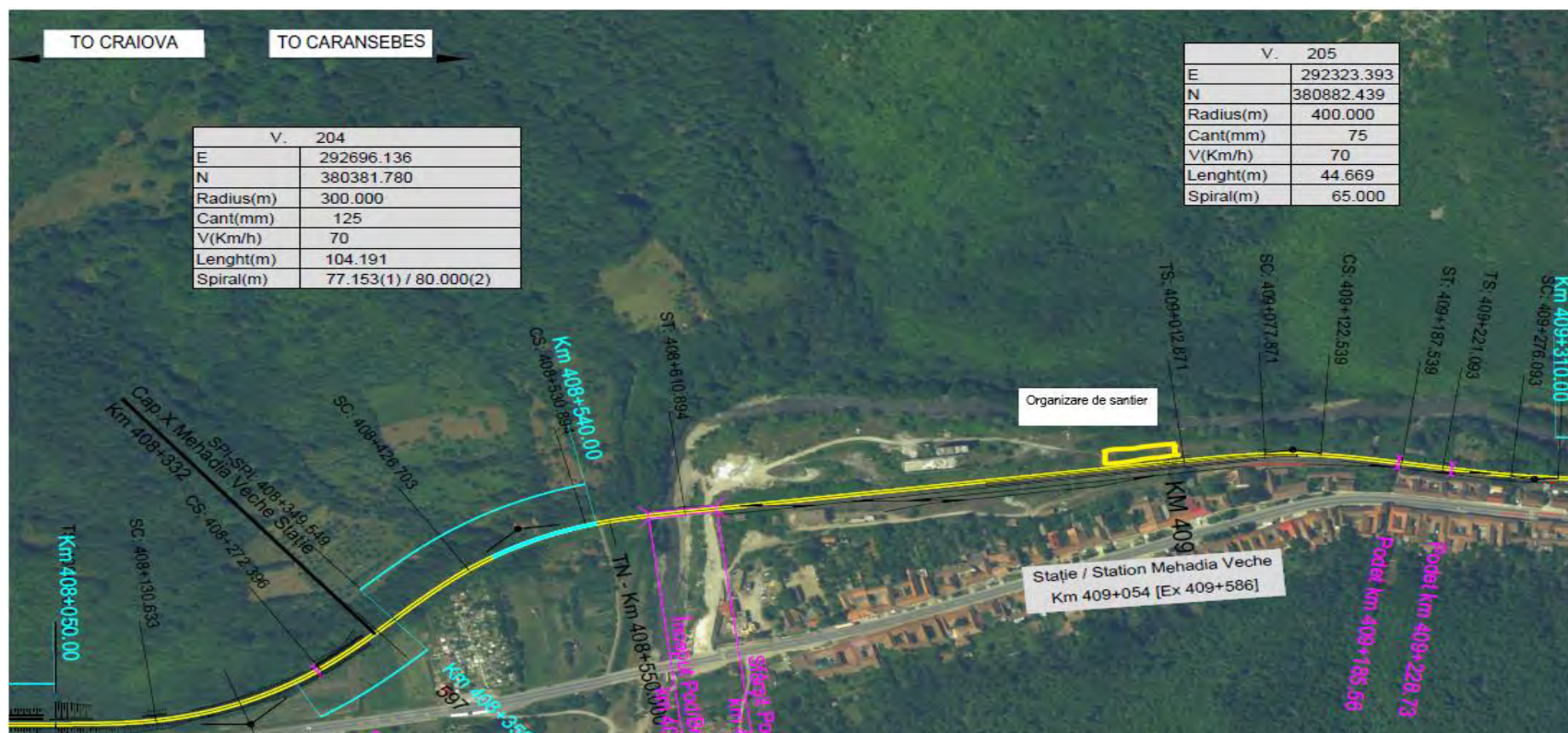


Figura - Organizarea de șantier Mehadia Nouă la km 409+100-km.409+200

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 1600 m², pe partea dreaptă, lângă clădirea CED.
Vecinătăți: N-E: DC31; S-E: drum acces gară.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Organizarea de șantier Crușovăț la km 423+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 2000 m², pe partea dreaptă linia 3, vis a vis de Clădirea de Călători.
Vecinătăți: N-E: E70; S-E: drum acces gară; S-DJ608.

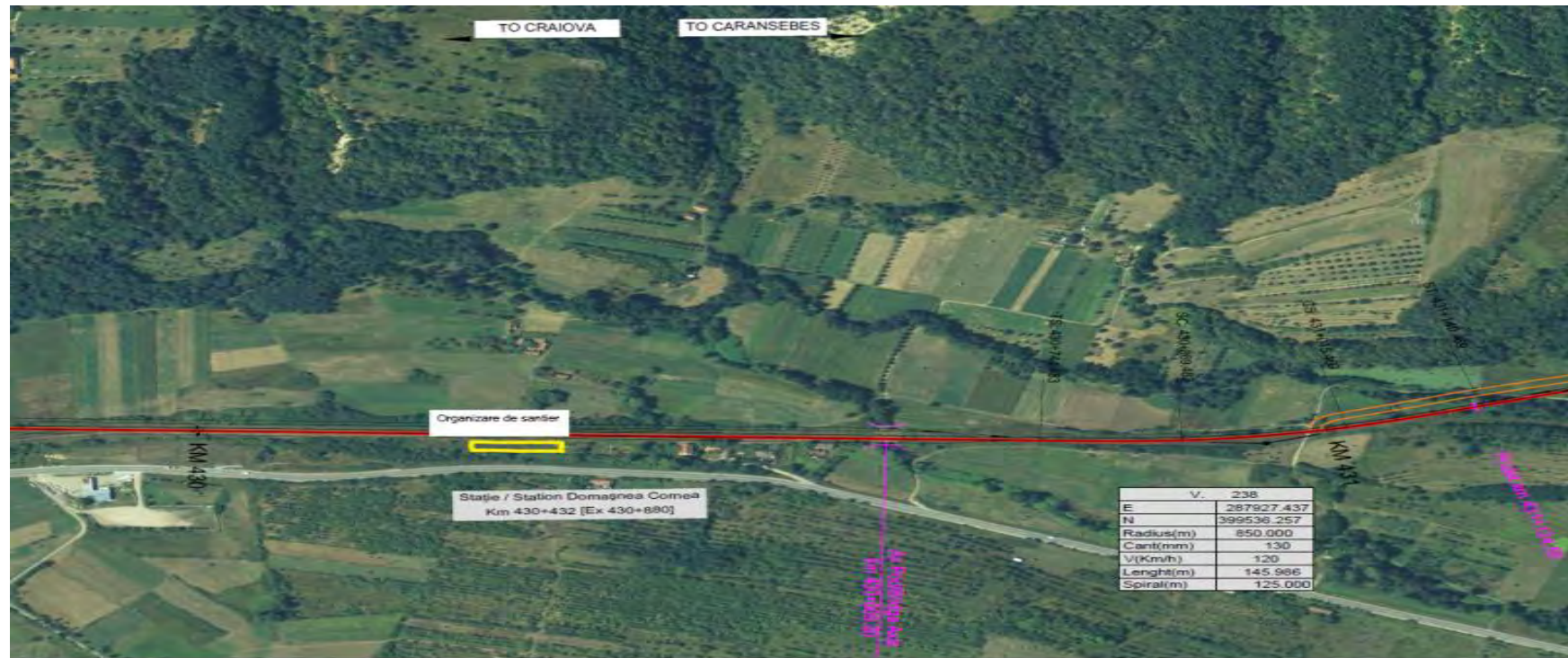


Figura -Organizarea de șantier Domașnea la km 430+430

Această organizare de șantier se va amplasa în apropierea punctului de oprire cu același nume, având o suprafață de 2300 m², pe partea dreaptă linia 5, rampă.

Vecinătăți: N-E: E70; S-E: drum acces gară.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**



Figura - Organizarea de șantier Poarta la km 436+800

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 3000 m², în spatele Clădirii de călători (pe zona fostului triunghi).
Vecinătăți: N-E: E70; S-E: drum acces gară.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

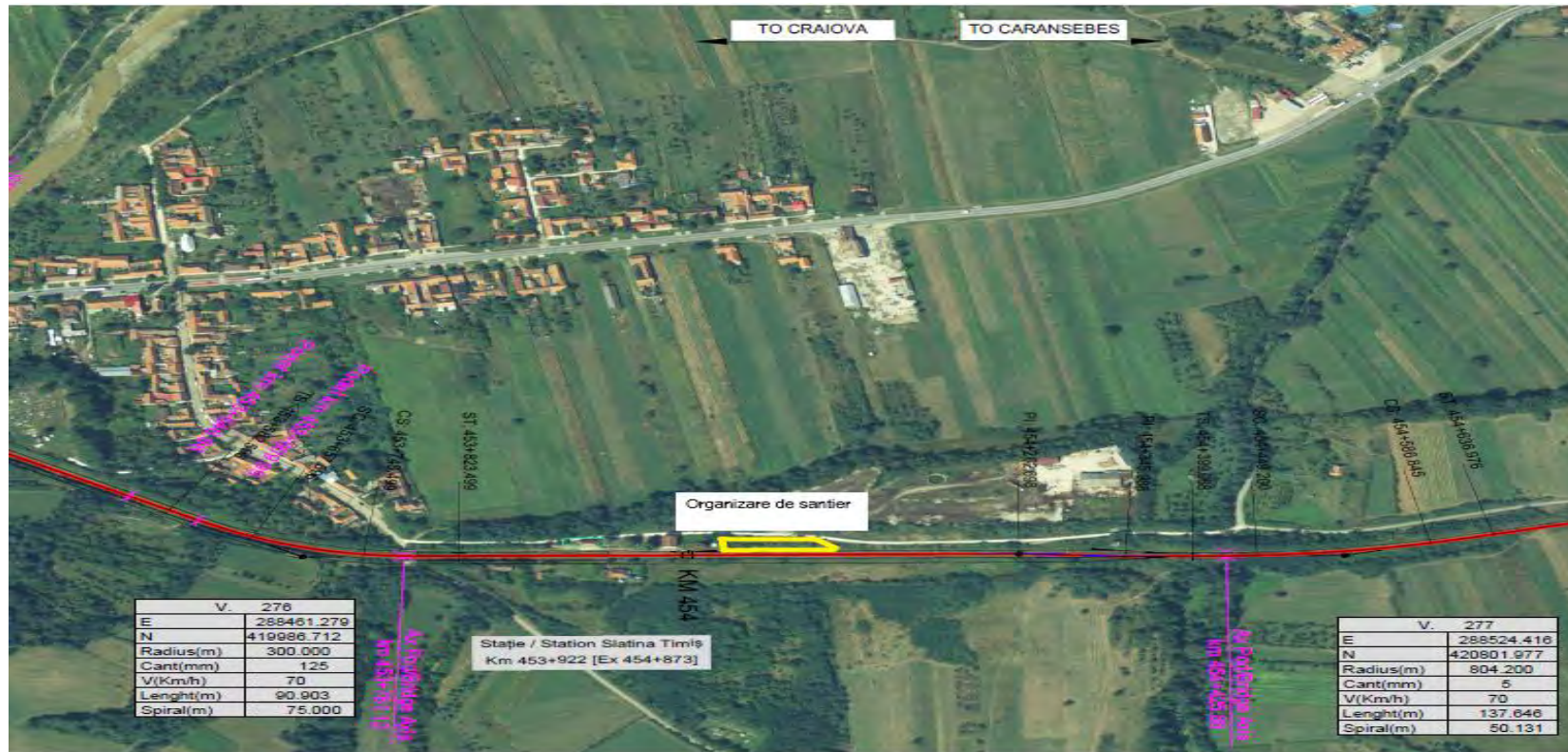


Figura - Organizarea de șantier Slatina Timiș la km 455+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației de cale ferată cu același nume, având o suprafață de 2000 m², partea stângă linia 4.
Vecinătăți: N-E: DC18; S-E: drum acces gară.



Figura - Organizarea de șantier km 469+400 Valea Timișului spre cap Y

Această organizare de șantier are o suprafață de 7000 m² și este în vecinătatea Variantei de ocolire a mun.Caransebeș – E7

Tabel - Amplasamente identificate pentru organizări de șantier

Nr.crt	Organizarea de șantier	Suprafață (m ²)	Poziția kilometrică	Distanța față de aria naturala protejată
<i>Județul Dolj</i>				
1	Coțofeni	3000	269+800	2500 m ROSCI0045 Coridorul Jiului
2	Răcari	2000	279+100	1100 m ROSCI0045 Coridorul Jiului
3	Filiași	3600	285+600	2200 m ROSCI0045 Coridorul Jiului
<i>Județul Mehedinți</i>				
4	Strehaia	6000	309+600	1,3km față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele
5	Simian	6000	356+300	3,9km față de ROSCI0420 Oprănești
6	Drobeta Turnu Severin	5000	364+000	4,5km față de ROSPA0080 Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, 4,5km față de ROSCI0206 Portițele de Fier, 4,5 km față de RORM0006 Parcul Natural Portițele de Fier, 3km față de RONPA0625 Dealul Vărănic și 4,1km față de RONPA0615 Valea Oglănicului
<i>Județul Caraș Severin</i>				
7	Topleț	3000	398+000	3km față de ROSPA0080 Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 2,2km față de RONPA0312 Iardașita
8	Mehadia	1600	409+100	1,3km față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 1,7km față de RONPA0326 Valea Greatca
9	Crușovăț	2000	423+100	9km față de ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1,1km față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
10	Domașnea	2300	430+430	8km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 5,4km față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
11	Poarta	3000	436+800	4,5km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
12	Slatina Timiș	2000	455+100	1,4km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
13	Valea Timișului spre cap Y	7000	469+400	1,5km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3,5km față de RONPA0317 Fâneța cu narcise Zervești
Suprafața totală		46500 m²		

Tabel - Zone pentru depozitarea materialelor și deșeurilor

Nr. Crt.	Amplasa-ment	Poz. km	Suprafața (m ²)	Distanța față de arii naturale protejate
<i>Județul Dolj</i>				
1.	Filiași	258+700	1700	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
<i>Județul Mehedinți</i>				
2.	Tâmna	324+850	500	4000m față de ROSCI0432-Prunisor
3.	Simian	356+600	5000	5000m față de ROSCI0420 Opranesti
<i>Județul Caraș Severin</i>				
4.	Topleț	398+200	3000	3,0km față de ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026 Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier și 2,3km față de RONPA0312 Iardașița
5.	Iablanița	416+500	1600	6km față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 2km față de RONPA0327 Ravena Crouri
6.	Crușovăț	423+200	4900	1km față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 1,1km față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
7.	Domașnea	431+100	3400	6km față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei și 6,2km față de RONPA0325 Dealul Petrolea-Cuptoare
8.	Teregova	443+100	3200	6,5km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
9.	Slatina Timiș	454+800	1000	1,5km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
10.	Interval Valea Timișului-Caransebeș	469+700	3300	2,4km față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3,4km față de RONPA0317 Fâneața cu narcise Zervești
Total suprafață (m ²)			27600	

2.3.4. LUCRĂRILE DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI REALIZATE LA FINALUL ETAPEI DE EXECUȚIE

Odată finalizate lucrările de construcție, antreprenorul are obligația de a realiza reconstrucția ecologică în vederea reabilitării tuturor terenurilor care au fost ocupate temporar de diferite obiective din cadrul șantierului (organizări de șantier, platforme tehnologice, drumuri temporare de acces, etc.).

Aceste zone afectate de construcția căii ferate vor fi reabilite prin ecologizare, stabilizarea solului, așternerea de pământ vegetal și după caz instalarea vegetației inițiale.

Principalele lucrări care se vor realiza în vederea reabilitării sunt:

- închiderea obiectivelor aferente șantierului (organizări de șantier, platforme tehnologice)
- construcțiile și instalațiile existente vor fi demontate și evacuate (încărcate și transportate în afara locațiilor din șantier), iar amplasamentul va fi amenajat în vederea reabilitării.
- Se va realiza astfel:
- demolarea platformelor betonate, fiind înlăturate materialele excavate de la nivelul solului și valorificate conform legislației în vigoare.
- vor fi eliminate de la nivelul amplasamentului containerele, pubelele, toaletele ecologice, dar și deșeurile și materiale rămase în urma lucrărilor.

Acestea din urmă vor fi tratate conform modului de gestionare a deșeurilor detaliat în Capitolul Gestiunea deșeurilor.

Refacerea suprafețelor afectate din stații dar și a terenurilor adiacente:

După degajarea și salubritizarea suprafețelor afectate se va realiza amenajarea din punct de vedere peisagistic a zonei afectate prin plantarea de arbori, arbuști și prin înierbare.

Refacerea zonei de protecție aferente căii ferate:

În acest sens vor fi efectuate procedee de nivelare a terenului, înierbare (așternerea de pământ vegetal ce va fi însămânțat cu iarbă) și plantarea de specii de arbuști autohtoni. Aceste lucrări de ecologizare urmăresc refacerea amplasamentelor în urma lucrărilor, iar această măsură nu va permite instalarea în zonele afectate de proiect a unor specii alohtone invazive.

Lucrările de refacere a amplasamentului realizate în etapa de dezafectare

Activitățile specifice de închidere a proiectului propus vor include următoarele etape:

- Lucrări de demolare/demontare și sortare în vederea refolosirii elementelor de suprastructură și infrastructură (șine, traverse, elemente de comunicații feroviare, prisma de piatră spartă și componentele terasamentului, podurilor, podețelor și elementele de gestionare a apelor pluviale);
- Degajarea terenului (ce implică colectarea, sortarea, clasarea și gestionarea materialelor neutilizabile, clasate ca deșeuri);
- Lucrări de refacere a mediului prin reabilitarea terenurilor ocupate de proiect (redare în circuit agricol/natural) – în cazul în care nu se găsesc soluții alternative de utilizare.

Deșeurile estimate a fi produse prin dezafectarea proiectului sunt în general: beton, pământ și pietre, fier și oțel, asfalturi și deșeuri menajere. În funcție de durata de viață a proiectului, există șanse ca o parte din acestea să aparțină categoriei de deșeuri contaminate. Lucrările de dezafectare se vor realiza în acord cu legislația aplicabilă.

2.3.5. Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice

În perioada de execuție pentru realizarea investiției se vor utiliza următoarele resurse naturale și materii și materiale: pământ – umplutură, piatră spartă, balast, nisip, agregate naturale, pământ vegetal, apa industrială, traverse de beton, stâlpi metalici, ciment, șină, oțel beton, armături, beton, aparate de cale, dale elastice, geogrilă, geotextil, cămine vizitare, separatoare de nămol și hidrocarburi, asfalt, sămânță gazon.

În cadrul lucrărilor se dorește maximizarea procentului recuperat de materiale, prin refolosirea acestora, având în vedere că, proiectul se dezvoltă pe o infrastructură existentă, și este nevoie de demontarea elementelor structurale existente.

Materiile prime și materialele vor fi depozitate în locuri special amenajate astfel:

- materialele ambalate se depozitează pe platforme betonate pentru a evita eventualele scurgeri și degradări ale solului;
- agregatele, nisipul, balastul, piatra spartă se depozitează în padocuri supraterane pe sorturi, iar agregatele fine vor fi acoperite pentru evitarea împrăștiilor lor,
- combustibilii se depozitează în rezervoare etanșe, supraterane.

Se vor utiliza numai materiale, procedee de montaj și echipamente cu marcaj CE sau cu agrement tehnic.

O parte din cantitatea de pământ necesară realizării terasamentelor va fi preluată din săpărea debleurilor prevăzută în acest proiect și va fi utilizat în funcție de rezultatul testelor de laborator. Restul cantității necesare va fi extras din cariere existente și/sau din gropi de împrumut.

Piatra naturală, balastul și nisipul vor fi cumpărate de la cariere/balastiere existente în zona amplasamentului, reglementate Agenția Națională pentru Resurse Minerale (ANRM) și autorizate.

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

Elementele metalice ale podurilor vor fi aduse pe amplasament vopsite în prealabil, nemaifiind necesară vopsirea în situ.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va realiza de la stațiile de carburanți situate în afara șantierului. Transportul carburanților se va efectua cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

Pentru realizarea proiectului nu vor utiliza următoarele tipuri de substanțe: azbest, carbolineum, uleiuri sau lubrifianti cu conținut de PCB, vopsele și grunduri ce au în compoziție plumb.

Principalele potențiale locații cu resurse de materiale și societăți autorizate de la care se vor achiziționa materii care vor fi utilizate pentru realizarea proiectului vor fi alese în funcție de distanța acestora în raport cu limita proiectului.

Proiectul nu presupune exploatarea resurselor naturale din ariile naturale protejate intersectate sau situate în vecinătate.

Tabel - Bilanțul de materii prime etapa de construcție

Nr. crt.	Materiale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	traverse beton	803.132	buc
2.	traverse lemn creozot ecologic tip C	6.000	buc
3.	stâlpi metalici	4.500	buc
4.	ciment	276.000	t
5.	șină	350	km
6.	oțel beton pentru investiție	162.000	t
7.	oțel beton pentru relocări utilități	24.300	t
8.	armături	70.710	t
9.	beton pentru investiție	1.567.000	m ³
10.	beton pentru relocări utilități	50.050	m ³
11.	aparate de cale	655	buc
12.	dale elastice	1.960	ml
13.	geogril	1.495.300	m ²
14.	geotextil	3.031.537	m ²
15.	cămine vizitare	4.520	buc.
16.	separator de nămol și hidrocarburi	160	buc.
17.	asfalt	7.700	t
18.	motorină	5.500	l/zi
19.	cablu	617	km
20.	sticlă	8.577	tone
21.	mixturi	3500	t
22.	tub PEHD	190.140	ml
23.	țeava PEHD (pentru relocări utilități)	6.087	ml
24.	țeava metalică	1.2187	ml

Tabel - Resurse naturale etapa de construcție

Nr crt.	Resurse naturale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	pământ - umplură	2.250.000	m ³
2.	pământ recuperat de la lucrare	1.200.000	m ³
3.	piatră spartă nouă	1.030.234	m ³
4.	piatră spartă recuperată din cale	898.654	t
5.	balast nou	1.680.000	m ³
6.	balast recuperat din cale	1.048.162	t
7.	nisip	378.000	m ³
8.	agregate naturale	479.000	tone
9.	lemn	35.993	t
10	arbori și arbuști	11880	buc
11	pământ vegetal	250000	t
12	sămânță gazon	470	Tone
13	apa industrială	9.337.000	mc
14	energie electrică	230.000	kWh

Din acest punct de vedere traseul căii ferate se desfășoară pe terasele unor râuri importante (Jiu, Motru, Cerna, Belareca, Timiș, etc.) unde pot fi amplasate gropi de

împrumut pentru nisipuri și pietrișuri sau traversează atât zone cu pământuri coezive cât și zone cu roci de unde pot fi extrase materialele necesare execuției terasamentelor.

O listă preliminară a acestor perimetre este prezentată în tabelul de mai jos, iar amplasamentele sunt figurate pe planurile de situație anexate.

Volumele de material ce pot fi extrase din aceste zone vor fi stabilite pe baza necesităților proiectului și a documentațiilor elaborate în vederea exploatarei (studii geotehnice, măsurători topografice, etc).

Prezentăm în tabelul de mai jos perimetrele din care se pot exploata materialele necesare execuției lucrărilor (nisipuri, pietrișuri).

Tabel - Lista perimetrelor propuse ca gropi de împrumut în cadrul proiectului

Nr. crt.	Suprafața (ha)	Coordonate STEREO70		UAT	Distanța față de ariile naturale protejate
		X	Y		
1	41,23	398155.14	319368.09	Ișalnița	La o distanță de cca. 2400 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2	53,17	317905.83	353291.23	Șimian	La o distanță de cca. 4850 m față de ROSCI0420 Oprănești
3	4,30	348861.67	345205.99	Strehaia	La o distanță de cca. 1150 m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia - Bâtlanele
4	1,70	287717.32	399564.80	Domașnea	La o distanță de cca. 6300 m față de RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare
5	13,10	282530.44	436641.57	Caransebeș	La o distanță de cca. 4000 m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
6	9,43	396239.60	328932.26	Almaj	La o distanță de cca. 3800 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
7	9,52	322021.62	349831.18	Șimian	La o distanță de cca. 1500 m față de ROSCI0420 Oprănești
8	2,44	293803.71	369652.72	Topleț	La o distanță de cca. 2400 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
9	0,35	293537.52	370143.47	Topleț	La o distanță de cca. 2700 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
10	2,43	292992.50	380137.61	Mehadia	La o distanță de cca. 1000 m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și RONPA0313 Belareca
11	3,11	289342.48	384393.58	Iablanița	La o distanță de cca. 2100 m față de RONPA0323 Râpa Neagră
12	1,99	288158.49	417332.51	Slatina-Timiș	La o distanță de cca. 3200 m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei
142,77		Suprafața totală (ha)			

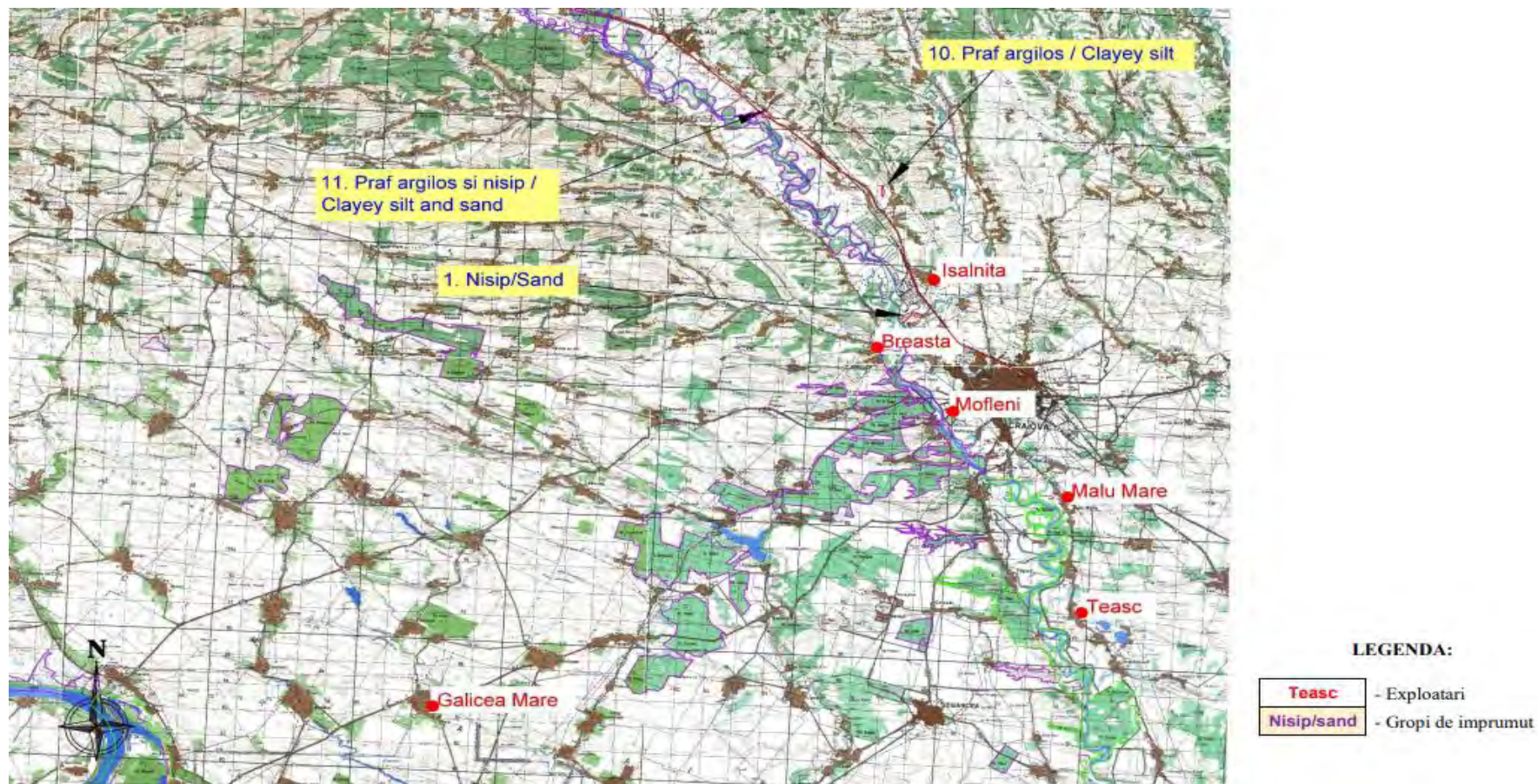


Figura - Perimetrele propuse ca gropi de împrumut în cadrul proiectului

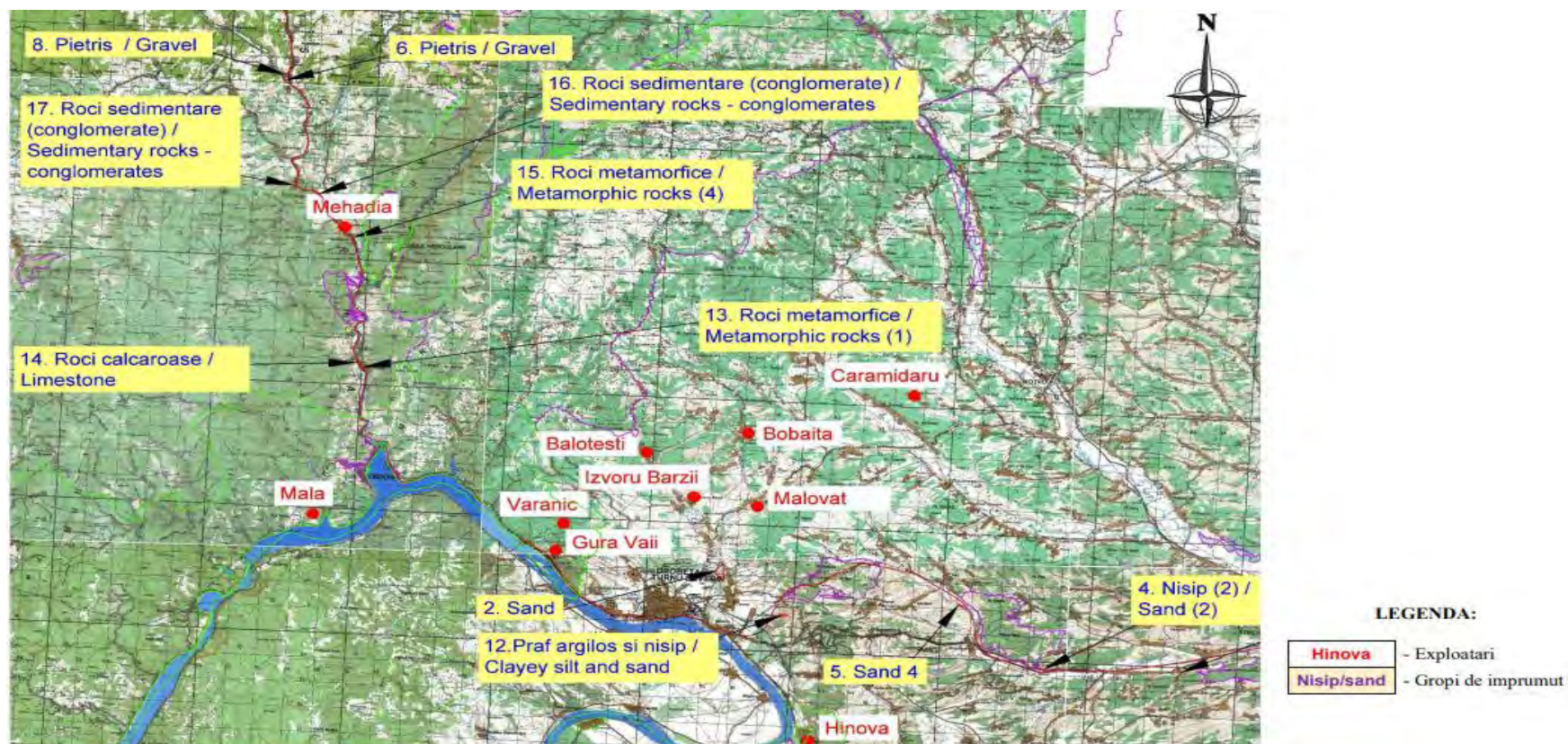


Figura - Perimetrele propuse ca gropi de împrumut în cadrul proiectului

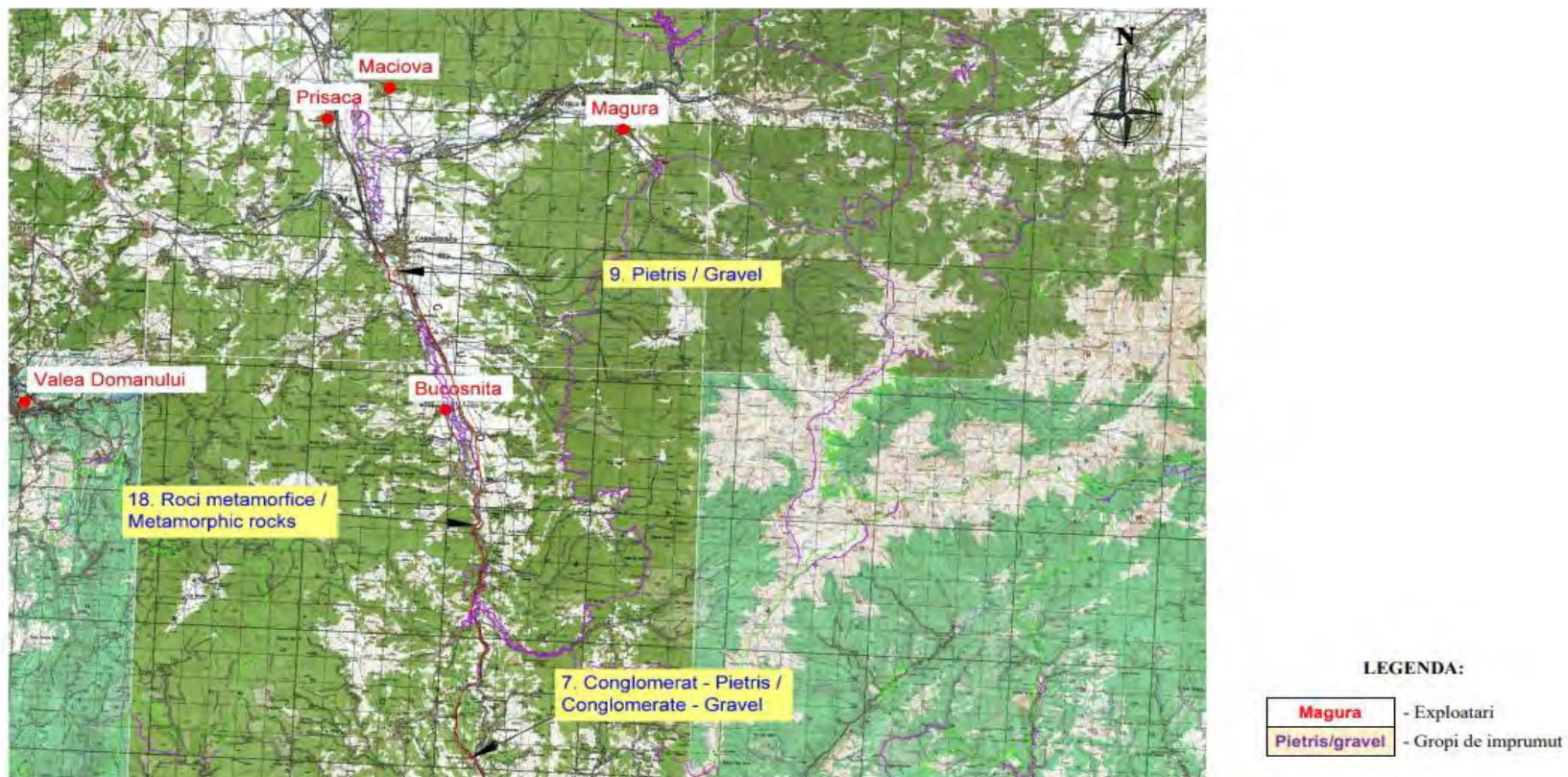


Figura - Perimetrele propuse ca gropi de împrumut în cadrul proiectului

În **etapa de execuție** vor fi utilizate următoarele resurse:

Apă - Necesarul de apă va fi asigurat pe perioada execuției, de către antreprenor din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier. Apa este necesară pentru organizarea de șantier și pentru procesele tehnologice, lucrări de refacere a cadrului natural (udare/însămânțare, umplutură pământ).

Apa potabilă este asigurată periodic prin intermediul unei firme specializate în baza unui contract de servicii. Apa necesară pentru procesele tehnologice, pentru stropirea drumurilor de exploatare se va asigura din rețeaua orașului sau din puțuri forate în incinta organizărilor de șantier.

Apă pentru spălarea vehiculelor de transport, maximum $Q = 1\text{m}^3/\text{zi}$ max, $Q = 60\text{m}^3/\text{an}$. Se va lua în considerare posibilitatea de utilizare a apei reziduale după tratarea locală într-un separator de nămol și hidrocarburi.

Energia electrică - Pentru organizarea de șantier – se va asigura prin generatoare electrice sau racordarea la rețeaua electrică locală. Instalațiile pentru organizarea de șantier nu vor fi utilizate ca instalații definitive de alimentare cu energie electrică pentru noile obiective și se dezafectează la terminarea lucrărilor de construcție.

Substanțe și preparate chimice periculoase

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

- carburanți (motorina) folosiți pentru funcționarea echipamentelor și mijloacelor de transport;
- lubrifianți (uleiuri, vaselină);
- vopsea;
- diluanți.

Cantitățile estimate, împreună cu natura riscului pe care îl generează folosirea acestor substanțe sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel - Substanțe și preparate chimice periculoase utilizate

Nr. crt.	Denumirea substanței/ preparatului chimic	Cantitatea totală estimativă utilizată în cadrul proiectului (tone)	Clasificarea și etichetarea substanțelor sau preparatelor chimice	
			Categoria periculoase/ nepericuloase (P/N)	Periculozitate
1.	Motorină	3780330	P	Grad ridicat de inflamabilitate
2.	Lubrifianți	38000	P	Iritant, greu inflamabil
3.	Vopsea	16000	P	Iritabil, inflamabil
4.	Diluant	16000	P	Grad ridicat de inflamabilitate

Toate aceste substanțe vor fi gestionate conform Fișelor cu date de securitate ce vor însoți produsele.

2.4. PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE ETAPEI DE FUNCȚIONARE A PROIECTULUI

2.4.1. Timpul de funcționare

Durata de exploatare a construcției proiectate nu este limitată în timp, fiind cazul unui obiectiv de interes național (și european), dar pe parcursul operării căii ferate vor fi executate lucrări de întreținere și intervenții urmărindu-se, prin strategia națională privind infrastructura de transport, ca această construcție să se mențină și după trecerea duratei normale de funcționare de 40-60 de ani, conform HG nr.2139/2004.

Timpul de funcționare al căii ferate este de 24 de ore/zi, 7 zile/ săptămână, respectiv 365 zile/an, îndeplinindu-și rolul principal de segment feroviar de coridor de transport transeuropean, prin care se asigură circulația trenurilor pe cale dublă electrificată și dotată cu sistem ERTMS de conducere a circulației trenurilor.

2.4.2. Nivelul previzionat al traficului

Pornind de la analiza volumelor de călători feroviari pe coridorul proiectat se constată:

- volumul de pasageri între anul de bază și anul 2040 (fără proiect) este aproximativ același, deoarece culoarul nu are reabilitare, iar reabilitarea parțială a sistemului feroviar din vecinătate nu poate îmbunătăți starea traficului pe secțiunea studiată;
- o creștere medie a pasagerilor între scenariul fără proiect și scenariile strategiei: +2.200 pasageri/zi în 2030, +2.000 pasageri/zi în 2040, cu o creștere mai mică a fluxului în 2040 față de 2030 din cauza scăderii populației de-a lungul coridorului.

Tabel - Rezultatele simulării pentru coridorul de transport feroviar – pasageri/zi

		2030		2040	
[pasageri/zi]	An bază	Fără proiect	18‰	Fără proiect	18‰
Caransebeș-Orșova	1400	1300	3500	1300	3200
Orșova-Drobeta	1300	1300	3500	1300	3200
Drobeta-Filiași	1500	1600	4000	1500	3600
Filiași-Craiova	2400	2600	5400	2300	4600
Craiova-Filiași	2600	3000	5500	2600	4700
Filiași-Drobeta	1600	2100	4100	2000	3700
Drobeta-Orșova	1400	1900	3600	1800	3300
Orșova-Caransebeș	1500	1900	3600	1800	3300

Analiza transportului feroviar de marfă pe coridor evidențiază:

- aproximativ aceleași volume între anul de bază și scenariul fără proiect (anul 2030), datorită stării de întreținere a rețelei și îmbunătățirii coridoarelor de marfă din vecinătate în scenariul fără proiect (anul 2030). În scenariul fără proiect, anul 2040 se obține o ușoară creștere a traficului (în medie +1 500 tone / zi) la anul de bază, în principal datorită creșterii totale a cererii de transport de marfă pe orizontul pe termen lung;
- creștere de tone între scenariul fără proiect și scenariul de strategie 18‰: +12.600 tone / zi în 2030, + 18.900 tone / zi în 2040;

Creșterea traficului feroviar de marfă este mai mare în perioada 2030 - 2040, datorită creșterii PIB-ului în modelul cererii, în timp ce este mai scăzută de la scenariul de strategie de 18‰ = 85 km/h.

Tabel - Rezultatele simulării pentru coridorul de transport feroviar – marfă (tone/zi)

		2030		2040	
[tone/zi]	An bază	Fără proiect	18‰	Fără proiect	18‰
Caransebeș-Orșova	3200	1800	11800	2500	17600
Orșova-Drobeta	3300	1900	12000	2600	17800
Drobeta-Filiași	9400	9000	19400	11700	27300
Filiași-Craiova	15200	15400	26300	19700	36000
Craiova-Filiași	4000	4500	19000	6000	28100
Filiași-Drobeta	3900	4400	19400	5800	28300
Drobeta-Orșova	3100	3400	18200	4400	26700
Orșova-Caransebeș	3200	3500	18200	4600	26700

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Structura traficului pe tronsonul feroviar reabilitat

SEGMENT	SECTIUNE CRITICĂ	TIP LINIE		CAPACITATE (trenuri/zi)					TRAFIC NECESAR (trenuri/zi)					REZERVA DE CAPACITATE (trenuri/zi)				
		ACTUAL (2020)	VIITOR (>2025)	ACTUAL (2020)	2025	2030	2040	2055	ACTUAL (2020)	2025	2030	2040	2055	ACTUAL (2020)	2025	2030	2040	2055
Craiova - Filiași	Coțofeni - Răcari	Dubla	dubla	197	201	202	204	205	48	78	106	124	134	149	123	96	80	71
Filiași - Drobeta T.S.	Prunișor - Drobeta Tr. Severin Marfă	Simpla	dubla	47	176	176	181	182	50	58	84	104	116	-3	118	92	77	66
	Drobeta Tr. Severin Marfă - Drobeta Tr. Severin Est	Simpla	simpla	72	90	90	89	89	32	58	84	104	116	40	32	6	-15	-27
Drobeta T.S. - Orșova	Vârciorova - Orșova	Simpla	simpla	53	63	64	64	64	20	44	66	86	94	33	19	-2	-22	-30
Orșova - Caransebeș	Mehadia Veche -Iablanița	Simpla	simpla	54	64	64	64	65	20	44	68	86	94	34	20	-4	-22	-29
	Domașnea Cornea - Poarta	Simpla	dubla	57	237	238	241	241	28	44	68	86	94	29	193	170	155	147
	Armeniș – Slatina Timiș	Simpla	simpla	75	75	75	75	75	20	44	68	86	94	55	31	7	-11	-19
	Vălișoara- Valea Timișului	Simpla	dubla	62	252	252	253	254	20	44	68	86	94	42	208	184	167	160

2.4.3. Lucrări de întreținere

În faza exploatare a construcției proiectate, pentru ca aceasta să se mențină la parametrii obținuți prin proiectare, se vor efectua operații de întreținere/mentenanță, ce vor fi realizate periodic, conform unor programe/proceduri specifice de întreținere, strict reglementate.

Reglementările specifice se prezintă sub forma unor instrucțiuni ce sunt aprobate prin ordin ministerial.

Revizia tehnică a căii, construcțiilor, instalațiilor și a clădirilor tehnologice se face periodic de personalul din subunitățile de exploatare, de întreținere și/sau reparare ale gestionarului infrastructurii feroviare publice (titularul proiectului).

În acest scop, titularul proiectului dispune de structurile organizatorice proprii sau din filiale, pentru fiecare tip de construcții și instalații feroviare.

2.4.4. Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice în perioada de funcționare

Pentru perioada de funcționare a liniei de cale ferată sunt estimate următoarele materii prime și resurse naturale:

Tabel - Bilanțul de materii prime în etapa de funcționare

Nr crt.	Materiale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	traverse beton	1700	buc
2.	cabluri	1000	kg

Tabel - Resurse naturale etapa de funcționare

Nr crt.	Resurse naturale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	piatră spartă	4040600	m ³ /an
2.	apă potabilă	169970	mc/an
3.	gaze naturale	39420	mc/an
4.	energie electrică	3717327000	kWh/an
5.	carburant	39.300	t/an

2.4.5. Evacuarea apelor uzate în perioada de funcționare

Colectare și scurgerea apelor în stații

Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatorii din clădirea de călători se va face la rețeaua de canalizare a localității. Apele pluviale de pe acoperișul clădirii de călători vor fi colectate și evacuate la rețeaua de canalizare.

În stațiile de cale ferată și haltele de mișcare unde nu există rețele publice de canalizare, evacuarea apelor uzate se va face la un bazin etanș vidanjabil.

În stațiile de cale ferată Cernele, Drobeta Turnu Severin Mărfuri, Valea Cernei și Mehadia Nouă a fost prevăzută câte o clădire nouă pentru grupul sanitar.

Evacuarea apelor pluviale colectate de pe copertine se va face la rețeaua de canalizare (acolo unde există) sau la un receptor natural existent în apropierea punctului de deversare a rețelei nou proiectată.

Evacuarea apelor apărute accidental în tunelurile pietonale se face la un cămin de vizitare amplasat în apropierea tunelului pietonal.

Colectare și scurgerea apelor de pe interval

Apele pluviale de pe suprafața căii ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.

În stații pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane sunt prevăzute drenuri longitudinale. Pentru întreținerea drenurilor s-au prevăzut cămine de vizitare cu diametrul $\varnothing = 1000$ mm amplasate la distanță de 50 m unul de altul - 4520 buc.

Apele pluviale de pe suprafața căii ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.

Pentru scurgerea apelor sunt prevăzute - decantoare/separatoare de nămol și hidrocarburi ce vor colecta apele: de pe infrastructura feroviară, de pe poduri și pasaje – 160 buc.

În tunele sunt prevăzute sisteme de colectare apelor - execuția unui canal nou de colectare și evacuare.

2.5. ACTIVITĂȚI DE DEZAFECTARE

În etapa de dezafectare a proiectului a fost considerat scenariul demolării integrale a liniei de cale ferată și a clădirilor ce o deservesc.

Activitățile specifice dezafectării proiectului propus vor include următoarele etape:

- lucrări de demolare/demontare și sortare în vederea refolosirii ansamblurilor de structuri construite (platforme, parcări, poduri și podețe, clădiri ale stațiilor de călători și de întreținere, etc.);
- degajarea terenului (ce presupune colectarea și gestionarea unor cantități importante de deșeuri din demolări);
- lucrări de refacere a mediului prin aducerea la starea inițială a terenurilor ocupate (redare în circuit agricol/natural) — în cazul în care nu se găsesc soluții alternative de utilizare.

2.6. PLANIFICARE/AMENAJARE TERITORIALĂ

Proiectul „Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș” urmărește dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această secțiune, ca parte componentă a coridorului Orient/Est Mediteranean, vizând creșterea calității serviciilor de transport, prin reabilitarea infrastructurii feroviare, creșterea capacității de transport și a vitezei medii de transport pentru traficul de mărfuri prin dublarea căii ferate, creșterea vitezei de circulație a trenurilor, la viteze cuprinse între 120 km/h și de 160 km/h, cu asigurarea condițiilor de interoperabilitate, prevăzute în standardele tehnice de interoperabilitate și în acord cu legislația la nivel național și european.

Conform noului Regulament (UE) nr. 1316/2013 Axa feroviară 22 și, în conformitate cu noua configurare europeană a coridoarelor de transport, teritoriul *României* fiind traversat de 2 coridoare feroviare - *Coridorul Orient/Est - Mediteranean* și *Coridorul Rin-Dunăre, Comisia Europeană* urmărește îmbunătățirea conexiunilor multimodale între Germania de Nord, Republica Cehă, regiunea panonică și Europa de Sud - Est, inclusiv legătura cu Marea Neagră și cu Grecia și Cipru.

În conformitate cu Master Planul General de Transport al României în perioada 2015-2030 secțiunile de cale ferată situate pe traseul Coridorului Orient/Est - Mediteranean vor fi modernizate în conformitate cu prevederile regulamentelor și directivelor europene în vigoare (1315/2015, 1299/2015, 402/2013, Directiva 2008/57/ s.a.).

Studiul de Fezabilitate pentru "Reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș" este finanțat prin instrumentul financiar Mecanismul de Interconectare a Europei (Connecting Europe Facility) – CEF 2014-2020.

Strategică pentru sectorul de linie de cale ferată Craiova - Caransebeș, așa cum a fost definită în cadrul MPGT, este aceea de îmbunătățire a mobilității populației în lungul rețelei de transport TEN-T, precum și de-a lungul coridoarelor naționale și regionale prin reducerea timpilor de călătorie între Craiova și Caransebeș, și implicit îmbunătățirea conectivității la nivel regional, scăderea riscului de accidente prin dezvoltarea de proiecte sustenabile cu impact pozitiv asupra dezvoltării regionale a țării, care în același timp respectă reglementările de mediu.

Obiectivul general al proiectului de reabilitare a liniei de cale ferată Craiova - Caransebeș, așa cum a fost definit în cadrul MPGT, este de a îmbunătăți eficiența economică a rețelei de transport din România.

Master Planul General de Transport al României a parcurs procedura SEA, procedura finalizată cu avizul de mediu nr. 33 din 11.12.2015, unde la poziția 254 se regăsește și acest proiect.

Ca obiectiv specific în cadru Strategiei de Dezvoltare a județului Mehedinți este prevăzută "Dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, feroviar naval și a infrastructurii tehnico-edilitare pentru creșterea mobilității, accesibilității, conectivității, atractivității și siguranței județului" - Axa prioritară 22 (feroviară):

<https://www.ardld.ro/plugins/biblioteca/files/MEHEDINTI> Strategie de dezvoltare a județului Mehedinți pentru perioada 2014-2020

Județul Dolj are acces la rețeaua TEN-T (centrală și globală) rutieră, feroviară, fluvială și aeriană, fiind așezat la intersecția fostelor coridoare pan-europene IV și VII. Acestea sunt vizate de investiții semnificative în infrastructură până în anul 2030, cu impact pozitiv asupra conectivității zonei. În cadru Strategiei de Dezvoltare a județului Dolj este prevăzută "Modernizarea infrastructurii feroviare":

https://www.cjdolj.ro/documente%202015/SDES_Dolj_2014-2020

În cadru Strategiei de Dezvoltare a județului Caraș –Severin ca obiective sunt menționate: creșterea atractivității transportului feroviar, printr-o îmbunătățirea calității serviciilor oferite călătorilor și eficientizarea furnizării serviciilor de transport marfă:

https://www.ardld.ro/plugins/biblioteca/files/CARAS_SEVERIN_strategie_dezvoltare

Pentru promovarea investițiilor au fost solicitate și obținute Certificate de Urbanism conform Legii 50/1991 din 29 iulie 1991, republicată privind autorizarea executării lucrărilor de construcții. Conform art. (5¹) din Legea nr. 50/1991, pentru proiectele de infrastructură transeuropeană de transport, autorizațiile de construire, certificatele de urbanism, avizele, acordurile, după caz, avizele de amplasament își mențin valabilitatea pe toată perioada implementării proiectelor, până la finalizarea executării lucrărilor pentru care au fost eliberate, respectiv până la data semnării procesului-verbal de recepție finală a lucrărilor, cu condiția începerii execuției lucrărilor în termen de 12 luni de la data emiterii autorizației de construire.

Pentru realizarea proiectului au fost obținute Certificatele de Urbanism emise de autoritățile locale și anume:

Certificatul de Urbanism nr.984/28.10.2019, emis de Consiliul Județean Dolj;

Certificatul de Urbanism nr. 360/25.11.2020, emis de Consiliul Județean Mehedinți,

Certificatul de Urbanism nr.335/10.10.2019, emis de Consiliul Județean Caraș-Severin.

2.7. MODALITĂȚILE PROPUSE PENTRU CONECTAREA LA INFRASTRUCTURĂ

Perioada de execuție

Pentru *organizările de șantier* se vor asigura următoarele utilități:

- Alimentarea cu energie electrică în organizările de șantier se va face de la grupuri electrogene sau prin racord la rețeaua existentă, iar fronturile de lucru vor fi alimentate de la grupuri electrogene,
- Containerele vestiar și birourile din cadrul organizărilor de șantier vor avea sistem autonom de încălzire.
- Apa potabilă se va furniza din rețeaua locală de alimentare cu apă (acolo unde este posibil) sau din comerț în recipiente etanșe.

În funcție de amplasamentul organizării de șantier, alimentarea cu apă menajeră și tehnologică se va face din rețeaua existentă de apă sau din surse locale, transportată cu cisterna și depozitată în rezervoare speciale.

Apele uzate menajere vor fi evacuate în rețelele de canalizare existente în zona organizărilor de șantier sau în bazine vidanjabile ce vor fi vidanjate periodic prin contract.

Apele pluviale din organizările de șantier și zonele de depozitare unde există materiale contaminate se vor colecta în șanțuri perimetrice ce vor fi dirijate către instalații de preepurare.

Evacuarea apelor uzate de la rampele de spălare sau procesele tehnologice de ciuruire a pietrei sparte scoase din cale se va face doar în urma preepurării în instalații ce vor fi prevăzute în organizările de șantier.

Perioada de funcționare

Alimentarea cu apă: Pentru alimentarea cu apă a stațiilor de cale ferată, a clădirilor anexă și spațiilor pentru servicii va fi utilizată apa din rețeaua publică și din puțuri forate existente.

Evacuarea apelor uzate: Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatori se va face la rețeaua de canalizare existentă. În stațiile unde nu există rețele publice de canalizare, evacuarea apelor uzate se va face la un rezervor etanș vidanjabil.

Evacuarea apelor pluviale: Apele pluviale de pe suprafața cailor ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.

Alimentare cu energie electrică: Energia electrică va fi furnizată din sistemul energetic național, prin bransarea la rețeaua locală de energie electrică.

Alimentare cu energie termică:

Prepararea apei calde menajere în clădiri, încălzirea/răcirea clădirilor se va face cu pompe de căldură.

2.8. ESTIMAREA TIPULUI ȘI A CANTITĂȚILOR DE EMISII ȘI DEȘEURI

În perioada de execuție activitatea de construcție, poate avea ca efect una dintre formele de poluare:

- fizică, datorată emisiilor de zgomot și vibrații generate de funcționarea anumitor instalații, echipamente și vehicule;
- atmosferică prin generarea emisiilor de praf, care sunt asociate lucrărilor de terasamente, de manipulare și punere în operă a materialelor de construcție, de nivelare, precum și altor lucrări specifice de construcție.

În perioada de funcționare (în momentul redeschiderii circulației feroviare) o formă de poluare fizică este dată de emisii de zgomot și vibrații datorată traficului feroviar.

O formă de poluare biologică nu a fost identificată la analiza activității de execuție a lucrărilor și de funcționare a căii ferate reabilite.

2.8.1. Emisii în mediul acvatic

În perioada de execuție a reabilitării tronsonului de cale ferată Craiova-Caransebeș emisiile de poluanți în mediul acvatic sunt datorate:

- emisiilor de poluanți gazoși rezultați din traficul vehiculelor grele în apropierea cursurilor de apă (NO_x, CO, SO₂, compuși organici volatili particule în suspensie, PM₁₀ etc.). În același timp, vor rezulta particule din frecarea dintre suprafața drumului și a roților vehiculelor. Toate acestea vor fi spălate de precipitații și depozitate pe sol, de unde prin intermediul apelor pluviale pot ajunge în albia apelor de suprafață datorită morfologiei locale a terenului sau în apele subterane din zonă;
- pierderilor de materiale de construcții (în special mortar sau lapte de ciment), care pot conduce la creșterea alcalinității apei;
- scurgerilor accidentale de substanțe chimice, carburanți și uleiuri provenite de la funcționarea utilajelor implicate în lucrările de construcție sau datorate manevrării defectuoase a autovehiculelor de transport;
- poluanților din apele pluviale ce spală platformele organizării de șantier;
- depozitării și gestionării necorespunzătoare a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor de construcție, în special deșeurile cu conținut de substanțe periculoase (produse petroliere, traverse de lemn scoase din cale ce conțin creozot, etc.);
- gestionării necorespunzătoare a apelor uzate menajere rezultate din grupurile sanitare ale organizărilor de șantier și din toaletele ecologice amplasate în fronturile de lucru;
- apelor rezultate în urma procesului de spălare a utilajelor și a mijloacelor de transport la nivelul organizării de șantier necorespunzător.

În perioada de funcționare sursele potențiale de poluare se pot datora:

- antrenării de către precipitații a particulelor solide și a altor compuși solubili depuși pe terasamentul căii ferate, precum metale grele și hidrocarburi;
- colectării necorespunzătoare a apelor uzate provenite din stațiile de cale ferată;
- apele uzate menajere provenite de la grupurile sanitare din clădirile din stație;
- evacuării neconforme a scurgerilor accidentale provenite de la garniturile de tren: ulei, carburanți, substanțe periculoase);

Poluanții emiși pot fi de mai multe tipuri:

- hidrocarburi - emiși datorită consumului de carburanți și uleiuri provenite de la funcționarea motoarelor diesel și a garniturilor de tren;
- reziduuri metalice provenite de la coroziunea garniturilor de tren – Fe, Cr, Ni, Cd, Cu;

- diferite tipuri de mărfuri periculoase transportate pe calea ferată: carburanți, uleiuri, produse din industria chimică organică și anorganică.

În etapa de dezafectare, principalele lucrări ce ar putea genera efecte asupra apelor de suprafață sunt reprezentate de realizarea organizărilor de șantier, a zonelor de depozitare a materialelor, execuția lucrărilor de demolare și eventuala gestionare neadecvată a deșeurilor rezultate în urma demolărilor.

Sursele potențiale ce pot genera efecte negative asupra apelor de suprafață și subterane în această etapă sunt similare etapei de construcție.

2.8.2. Emisii atmosferice

Surse de poluanți generați

Emisiile de poluanți atmosferici vor fi generate în cadrul lucrărilor de săpături și excavații, execuția umpluturilor, realizarea terasamentului căii ferate și realizarea lucrărilor de artă.

În etapa de execuție a lucrărilor necesare realizării proiectului, principalele surse de emisii atmosferice vor fi reprezentate de:

- activitățile de manevrare a maselor de pământ (decopertare sol fertil, săpături, umpluturi, nivelări, încărcare, descărcare, transport), a unor materiale de construcție (nisip, pietriș, balast) și a deșeurilor provenite din demolări – surse staționare nedirijate. *Poluanți emiși: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;*
- depozitarea temporară a materialelor pulverulente (nisip, pământ) ce pot fi antrenate de vânt. *Poluanți emiși: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;*
- eroziunea eoliană de pe suprafețele de teren perturbate sau lipsite de vegetație – surse staționare nedirijate. *Poluanți emiși: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;*
- grupurile electrogene pentru asigurarea alimentării cu energie în organizările de șantier și în fronturile de lucru – sursă staționară dirijată. *Poluanți emiși: NO₂, SO₂, CO, pulberi;*
- alimentare utilaje. *Poluanți emiși: compuși organici volatili;*
- activități de sudură/ tăiere a elementelor metalice – sursă staționară nedirijată. *Poluanți emiși: particule metalice, oxizi și monoxid de carbon;*
- traficul de șantier - sursele de emisie mobile - vehicule și utilaje ce participă la amenajarea terenului și la transportul materialelor și echipamentelor, precum și la aprovizionarea cu substanțe și materiale pe durata executării lucrărilor. *Poluanți emiși: NO_x, SO_x, CO, pulberi în suspensie, particule cu metale grele.*

În cea mai mare parte, sursele de emisie a poluanților atmosferici sunt surse la sol libere, deschise și mobile sau surse staționare difuze.

Lucrările de construcții includ numeroase surse mobile reprezentate de utilajele necesare desfășurării lucrărilor de amenajare a terenului și de construire a obiectivelor, vehiculele care vor asigura transportul materialelor de construcții, precum și de aprovizionarea cu materiale necesare lucrărilor de construcție, dar și de vehiculele necesare evacuării deșeurilor de pe amplasament. Funcționarea acestora va fi intermitentă, în funcție de programul de lucru și de graficul lucrărilor.

Lucrările aferente proiectului vor fi realizate cu utilaje moderne (excavator, buldozer, încărcător, auto-macara etc.).

În perioada de funcționare a obiectivului, sursele de poluanți atmosferici vor fi surse mobile, reprezentate de garniturile de tren cu locomotive diesel (în situații de manevră) și garnituri de tren cu locomotive electrice.

Conform metodologiei EMEP/EEA (ghid de inventar al emisiilor de poluanți atmosferici 2019) – tabel 3.2-3.5.- combustibil diesel.

Poluanții emiși de traficul feroviar sunt:

- precursori ai ozonului (CO, NO_x, COVnm);
- gaze cu efect de seră (CO₂, CH₄, N₂O);
- substanțe acidifiante (NH₃, SO₂);
- particule în suspensie (PM);
- substanțe cancerigene (HAP și POP);
- metale grele.

Având în vedere că traficul se desfășoară cu locomotive electrice, linia fiind electrificată în prezent, rezultă un trafic foarte redus (traficul de manevra) pentru care sunt utilizate locomotive diesel.

Astfel, emisiile atmosferice generate de traficul locomotivelor diesel pe calea ferată vor fi reduse.

Emisii în perioada de execuție

Emisii de poluanți din surse staționare dirijate

În perioada de execuție a lucrărilor sursele staționare dirijate sunt reprezentate de grupurile electrogene pentru asigurarea alimentării cu energie electrică în fronturile de lucru și în organizarea de șantier.

Conform Ghidul EMEP – 2019, 1.A.4 - echipamente fără destinație rutieră (Non road mobile machinery) 2019, emisiile provenite de la grupurile electrogene sunt emisii specifice motoarelor cu combustie, principalii indicatori fiind reprezentați de NO_x, CO, COVnm, SO₂, CO₂ și particulele în suspensie (PM).

Emisii de poluanți din surse staționare nedorijate

Execuția lucrărilor constituie, pe de o parte, o sursă de emisii de praf, iar pe de altă parte, sursă de emisie a poluanților specifici arderii combustibililor fosili (prodate petroliere distilate) atât în motoarele utilajelor necesare efectuării acestor lucrări, cât și ale mijloacelor de transport folosite (pentru transportul materialului lemnos și al materialelor de construcție).

Principalele faze de activitate care se constituie în surse de emisie a prafului în atmosferă sunt:

- săpăturile, excavațiile, manevrarea maselor de pământ;
- decopertările, umpluturile;
- forările;
- transportul, încărcarea și descărcarea materialelor de construcție în șantier;
- realizarea sistemului rutier (drumuri tehnologice și drumuri de acces la fronturile de lucru);
- traficul auto pe drumurile tehnologice;
- realizarea lucrărilor la: poduri, podețe, viaducte, tuneluri, consolidări, apărări de mal, etc.

Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, în funcție de nivelul activității, de operațiile specifice și de condițiile meteorologice dominante.

Operațiile de tăiere și sudură a elementelor metalice pot conduce la emisii de particule metalice care conțin în principal oxizi metalici, monoxid de carbon rezultat din descompunerea CO₂ din atmosferă în zona arcului de electric, dioxid de azot rezultat din oxidarea azotului atmosferic datorită temperaturii ridicate din zona arcului electric, ozon.

Emisii de poluanți din surse mobile

Estimarea emisiilor de poluanți generate de surse mobile fără destinație rutieră s-a realizat utilizând date din Ghidul EMEP-2019, 1.A.3.b.i-iv, Table 3-21- NFR 1.A.3.b.iii. pentru lucrările cu cea mai mare pondere în proiect și anume: lucrările terasamente - pentru o durată de execuție de 10h/zi – 4 ani și 5 luni.

Tabel - Emisii de poluanți – surse nederijate (surse mobile)

Utilaje 16 - 32t	Emisii (kg)							
	CO	NMVO	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM _{2,5}
Excavator	0,14	0,01	0,57	0,04	0,01	0,0000	0,65	0,0016
Buldozer	0,42	0,04	1,70	0,13	0,04	0,0000	1,96	0,0048
Autoîncărcător	0,49	0,05	1,98	0,15	0,04	0,0000	2,28	0,0056
Autobasculantă	1,41	0,13	5,67	0,43	0,12	0,0001	6,52	0,0161
Autogreder	0,70	0,07	2,83	0,21	0,06	0,0001	3,26	0,0081
Compactor	0,70	0,07	2,83	0,21	0,06	0,0001	3,26	0,0081
Cilindru compresor	0,70	0,07	2,83	0,21	0,06	0,0001	3,26	0,0081
Total	4,58	0,44	18,41	1,40	0,39	0,0005	21,20	0,0524

Emisii de particule (PM₁₀) rezultate în timpul execuției lucrărilor

Tabel - Emisii de particule (PM₁₀)

Operații /tip lucrări	Cantități emisii particule – (kg/amplasament/zi)	Cantități emisii particule – (kg/amplasament total/10 ore)	Emisii în perioada de exploatare (4 ani și 5 luni) - pentru o durată de funcționare de 10 ore/zi (tone)
Decapare sol vegetal	30861,23	12858,85	20715,6
Încărcare pământ/sol vegetal în camion			
Descărcare pământ din auto			
Descărcare agregate din auto			
Descărcare nisip din camioane			

Emisii de particule (PM_{2,5}) rezultate în timpul execuției lucrărilor

Tabel - Emisii de particule (PM_{2,5})

Operații /tip lucrări	Cantități emisii particule – (kg/amplasament/zi)	Cantități emisii particule – (kg/amplasament total/10 ore)	Emisii în perioada de exploatare (4 ani și 5 luni) - pentru o durată de funcționare de 10 ore/zi (tone)
Decapare sol vegetal	3086,123	1285,88	2071,56
Încărcare pământ/sol vegetal în camion			
Descărcare pământ din auto			
Descărcare agregate din auto			
Descărcare nisip din camioane			
Suprafața luată în calcul 10494500 m ² (225,2kxm50m)			

Estimarea concentrațiilor de poluanți emiși. Modelarea dispersiei poluanților

Pentru estimarea concentrațiilor de poluanți emiși în perioada de execuție în zona aferentă organizărilor de șantier, a fronturilor de lucru și a depozitelor (materii/materiale, deșeuri) precum și pentru traficul de șantier a fost utilizat programul BREEZE

AERMOD/ISCTM, program bazat pe modelul matematic de dispersie AERMOD, elaborat și folosit de Agenția Statelor Unite ale Americii pentru Protecția mediului, US EPA (United States Environmental Protection Agency) a cărei ultimă modificare și îmbunătățire este din data de 01.10. 2019.

Datele topografice au fost prelucrate prin modulul AERMAP, integrat în program, cu ajutorul cărui datele topografice au fost corelate cu cele referitoare la sursele de emisie și receptorii acestora, rezultând hărți reprezentative de identificare a dispersiei poluanților atmosferici, la care a fost adăugat și fondul regional pentru fiecare tip de sursă.

În tabelul de mai jos sunt sintetizate valorile concentrațiilor estimate pentru tipuri de poluanți și activități desfășurate, în perioada de execuție, pe baza modelării dispersiei atmosferice.

Tabel - Concentrații de poluanți atmosferici rezultate pe baza modelării dispersiei

Poluant	Tip de activitate desfășurată	VLA (conform Legii 104/2011) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentrație poluant ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Amplasament/ zona cf analizată	Distanța pana la care se înregistrează concentrația - in raport cu zona cf (m)
PM ₁₀ (24h)	Organizare șantier	50,0	22,1-25,0	Craiova – Filiași	100
			10,0-20,0	Filiași- Topleț	150
			19,0-20,0	Topleț - Caransebeș	75
PM ₁₀ (24h)	Zone pentru depozitarea materialelor și deșeurilor	50,0	20,0-22,1	Craiova – Filiași	30
			10,0-20,0	Filiași - Topleț	70
			19,6-20,0	Topleț -Caransebeș	30
PM ₁₀ (24h)	Front de lucru	50,0	25,0-35,0	Craiova – Filiași	30
			10,0-20,0	Filiași - Topleț	40
			20,0-25,0	Topleț -Caransebeș	35
PM ₁₀ (24h)	Trafic utilaje în zona fronturilor de lucru	50,0	22,3-25,0	Craiova – Filiași	50
			10,0-20,0	Filiași - Topleț	75
			20,0-25,0	Topleț -Caransebeș	45
NO ₂ (1h)		200	14,7-50,0	Craiova – Filiași	20
			15,0-25,0	Filiași- Topleț	10
			50,0-100,0	Topleț -Caransebeș	20
CO (8h)	10	2,3-4,0	Craiova – Filiași	25	
		0,1-0,2	Filiași - Topleț	30	
		2,0-6,0	Topleț -Caransebeș	25	
PM ₁₀ (24h)	Transport materiale de construcție	50	25,0-35,0	Craiova – Filiași	100
			15,0-20,0	Filiași - Topleț	75
			19,6-20,0	Topleț -Caransebeș	50

VLA – valoare limita admisa

Ordinul 462/1993 nu prevede limite pentru sursele mobile.

Ordinul indică faptul că emisiile poluante ale autovehiculelor rutiere se limitează cu caracter preventiv prin condițiile tehnice prevăzute la inspecțiile tehnice ce se efectuează periodic pe toată durata utilizării autovehiculelor rutiere înmatriculate în țară.

Hărțile reprezentative pentru dispersia poluanților atmosferici pentru proiectul de Reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, la care a fost adăugat și fondul regional pentru fiecare tip de sursă sunt sintetizate în hărțile atașate la lucrare.

Emisii în perioada de funcționare

Estimarea emisiilor de poluanți generați în urma transportului feroviar s-a realizat conform metodologiei EMEP/EEA (ghid de inventar al emisiilor de poluanți atmosferici 2019) – tabel 3.2-3.5.- combustibil diesel.

Rezultatele estimărilor emisiilor generate sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Emisii generate în perioada de funcționare

Nr. crt.	Denumire sursa	Debit masic (g/s)							
		NO _x	CO	COV _{nm}	TSP	PM ₁₀	N ₂ O	CH ₄	CO ₂
1.	Locomotiva	3,83	1,09	0,29	0,10	0,073	1,46	11,07	191,01
2.	Manevra	1,36	0,27	0,12	0,08	0,05	0,6	4,4	79,75
3.	Vagoane	0,59	0,16	0,07	0,02	0,02	0,36	2,67	46,75

Emisii în perioada de dezafectare

Se estimează că emisiile de poluanți în aer în etapa de dezafectare a proiectului vor avea valori similare cu cele din etapa de execuție a proiectului, deoarece în această etapă se vor utiliza aproximativ aceleași tipuri de utilaje.

Emisii în perioada de execuție

Emisiile potențiale de poluanți pentru sol, subsol sunt datorate:

- pierderilor accidentale de combustibili și ulei rezultate din defecțiuni tehnice ale utilajelor și mijloacelor de transport, din alimentarea necorespunzătoare cu carburanți sau de la reparațiile utilajelor și mijloace de transport. Aceste scurgeri accidentale se depun în sol și conduc la modificări structurale ale solului;
- depunerii pe suprafața solului a deșeurilor rezultate din procesele tehnologice și a deșeurilor menajere ce pot conduce la contaminarea solului;
- deversării apelor pluviale care spală platforma organizării de șantier și a apelor menajere sau tehnologice uzate care dacă nu sunt colectate și epurate se pot infiltra în sol și pot conduce la încărcarea cu poluanți a acestuia;
- activitățile specifice de pregătire a terenului - tăieri de arbori și arbuști - erodarea solului - poate produce alunecări de teren;
- circulația mijloacelor de transport și a utilajelor dinspre și în bazele de producție, organizările de șantier, zonele de stocare a materialului excavat. Astfel, rezultă poluanți atât de la arderea combustibililor (NO_x, SO₂, CO, pulberi), cât și de la funcționarea utilajelor în fronturile de lucru (NO_x, SO₂, CO, Pb, pulberi), poluanți care prin intermediul mediilor de dispersie, în special prin sedimentarea poluanților din aer, se pot depune pe suprafața solului și conduce la modificări structurale ale profilului de sol;
- depozitele temporare pentru deșeuri contaminate cu produse petroliere și metal (piatră spartă contaminată, sol contaminat, traverse de lemn creozotate, etc.) amenajate necorespunzător.

Emisii în perioada de funcționare

În perioada de funcționare emisiile potențiale de poluanți pentru sol, subsol pot să apară datorită:

- circulației trenurilor pe calea ferată care produc vibrații în corpul terasamentului;
- pierderilor de substanțe chimice din vagoane - neetanșarea acestora;

- accidentelor în care sunt implicate trenuri de marfă și care transportă substanțe periculoase.
- scurgerilor de ape uzate menajere de la grupurile sanitare ale vagoanelor de călători;
- colectării și evacuării defectuoase a deșeurilor menajere rezultate de la traficul feroviar și spațiile de servicii.

Emisii în perioada de dezafectare

În etapa de dezafectare a proiectului, sursele potențiale de poluare a solului și subsolului vor fi similare cu cele din etapa de construcție, lucrările fiind realizate cu aceleași tipuri de utilaje.

2.8.3. Zgomot și vibrații

Nivelul actual al zgomotului de fond

Au fost realizate măsurători de zgomot pentru evaluarea nivelului zgomotului de fond la care se adaugă zgomotul datorat traficului feroviar.

În vederea evaluării zgomotului de fond, în zona locuită din apropierea liniei cf, au fost identificate activităților generatoare de zgomot din zona terasamentului de cale ferată.

Ca sursă principală de emisii de zgomot este traficul feroviar.

Au fost efectuate măsurători de zgomot de-a lungul tronsonului de cale ferată Craiova – Caransebeș pentru toate zonele locuite.

Pentru aprecierea valorilor măsurate s-au făcut referiri la următoarele normative:

- SR 10.009/2017 – Acustica urbană – Limite admisibile ale nivelului de zgomot, care prevede o valoare de emisie de **70 dB(A)** pentru o distanță de 25 m din axul căii ferate. Această valoare este valabilă pentru cele 24 ore ale zilei;
- Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental;
- Ordinul Ministerului Sănătății nr.119/2014 pentru aprobarea normelor de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației cu modificările și completările ulterioare, în Art. 16 sunt prezentați indicatorii de referință pentru locuințe și anume:
 - *dacă valoarea zgomotului actual de fond nu depășește 50 dB*
 - în perioada zilei, între orele 7.00-23.00, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat A (L_{AeqT}), măsurat la exteriorul locuinței conform standardului SR ISO 1996-2:2018, la 1,5 m înălțime fata de sol, să nu depășească **50dB**.
 - în perioada nopții, între orele 23,00-7,00, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat A (L_{AeqT}), măsurat la exteriorul locuinței conform standardului SR ISO 1996-2:2018, la 1,5 m înălțime fata de sol, să nu depășească **40 dB**.
 - *dacă valoarea zgomotului actual de fond depășește 50 dB*
 - în perioada zilei, între orele 7.00-23.00, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat A (L_{AeqT}), măsurat la exteriorul locuinței conform standardului SR ISO 1996/2-08, la 1,5 m înălțime fata de sol, să nu depășească **55 dB**.
 - în perioada nopții, între orele 23,00-7,00, nivelul de presiune acustică continuu echivalent ponderat A (L_{AeqT}), măsurat la exteriorul locuinței conform standardului SR ISO 1996/2-08, la 1,5 m înălțime fata de sol, să nu depășească **45 dB**.
- STAS 6156-2000 – Protecția împotriva zgomotului în construcții civile și social culturale.

Pentru măsurătorile acustice s-a utilizat un sonometru integrator SdB02+, clasa 2 conform normelor NF EN 60651 și CEI 651/NF EN 60804 și CEI 804.

- Domeniul de măsurare : 30-130 dB.
- Calibrarea aparatului cu un calibrator 01dB (Cal 02) s-a efectuat înaintea efectuării fiecărui set de măsurători. Cal. 093,9 dB, corecția +0,3 dB.
- Certificat de etalonare Nr.01.03-151/2019 eliberat de Institutul Național de Metrologie. Au fost luate în considerare și hărțile de zgomot elaborate în conformitate cu cerințele legislației europene, precum și planurile de măsuri ce au rezultat și anume:
 - Hărțile strategice de zgomot și Planul de Acțiune pentru reducerea zgomotului - sursa - trafic feroviar în cadrul "Planului de acțiune al Municipiului Craiova", elaborator *Enviro Consult*;
 - Hărțile strategice de zgomot și planurile de acțiune pentru căile ferate principale din interiorul aglomerărilor urbane –Tronsonul Roșiori Nord–Filiași, elaborator *CEPSTRA GRUP SRL*.

Hărțile rezultate în urma modelării nivelului de zgomot și punctele de măsurare sunt anexate la documentație.

Tabel - Puncte de măsurare zgomot trafic feroviar

Punct de măsurare	Poz. km	Leq dB(A)	Tip tren	Distanța față de sursă (m)	Observații
Craiova					
1.1.	250+400	70,5	R	40-50	Conducta Blocuri
1.2.1	252+700	69,0	IR	40-50	Blocuri P+8
1.2.2	252+700	79,0	Marfă	40-50	Blocuri P+8
1.3	252+800	83,3	Marfă	30-40	Curți
1.4.	253+550	67,4	IR	50	Casa P+1
1.5.	256+200	66,2	R	25	3 Case P+1
1.6.	256+300	60,2	Săgeata	20	Casa P+1
Ișalnița					
2.1.1	261+500	70,2	Marfă	30-40	Case Parter
2.1.2	261+500	78,3	R	30-40	Case Parter
2.2.1	261+600	77,5	IR	30-40	Case P+1
2.2.2	261+600	70,1	R	30-40	Case Parter
2.3	261+700	78,3	Marfă	30-40	Case Parter
Coțofenii din Față					
3.1.	270+590	77,2	Marfă	20-30	Case Parter
Brădești					
4.1	275+600	75,2	Marfă	20-30	Case Parter
Răcari					
5.1	279+400	68,9	Marfă	20-30	Case Parter
Filiași					
6.1	285+050	62,4	Săgeată	30-40	Case Parter
6.2	284+700	72,1	R	30-40	Case Parter
6.3	286+100	82,6	Marfă	10	Case P+1
6.4	286+500	73,2	R	30-40	Case Parter
Arginești					
7.1	294+250	73,3	R	30-40	Case Parter
Butoiești					
8.1	299+700	67,5	Marfă	20-30	Case Parter
Lunca Banului					
9.1	305+700	75,5	IR	30	Anexe
Strehaia					

10.1	310+200	70,1	R	30-40	Case Parter
Ciochiuța					
11.1	318+350	75,2	R	30-40	Case Parter
Tâmna					
12.1	326+700	74,5	IR	30-40	Case Parter
Șimian					
13.1	358+100	74,0	IR	30-40	Blocuri P+2
Drobeta Turnu Severin					
14.1.1	361+100	72,3	IR		Zid de sprijin
14.1.2	361+100	79,0	Marfă		Case în rambleu
14.1.3	366+700	82,0	Marfă	10 - 20	Casa parter
14.1.4	366+700	77,8	IR	10 - 20	Casa parter
Gura Văii					
15.1	372+450	73,5	IR	30	Anexe
15.2	372+500	80,2	Marfă	30-40	Blocuri P+4
Topleț					
16.1	398+520	75,5	R	15	Blocuri P+4, retras
16.2	398+700	78,1	Marfă	15	Anexe
Băile Herculane					
17.1	403+000	75,2	R	20-30	Casa parter
17.2	403+500	76,4	IR	20-30	Casa parter
17.3	404+000	79,5	Marfă	30-40	Casa parter
17.4	405+000	77,6	Marfă	15-20	Casa P+1
Mehadia					
18.1.1	410+293	76,4	IR	20-30	Casa parter
18.1.2	410+293	77,5	R	20-30	Casa parter
18.2	410+415	78,5	Marfă	10	Casa parter
18.3	410+661	79,0	Marfă	25	Casa parter
Cornea					
20.1	427+300	74,5	IR	20-30	Casa parter
Teregova					
20.1	442+353	75,6	R	20-30	Casa parter
Stația Valea Timișului (Burchin)					
21.1	467+200	75,0	Marfă	10	Case parter
Caransebeș					
22.1.1	471+200	74,0	IR	20	Case parter
22.1.2	474+200	67,0	Marfă	20	Case parter
22.2.1	474+600	75,9	Marfă	10	Casa P+1
22.2.2	474+600	76,0	IR	10	Casa P+1

Din analiza măsurătorilor de zgomot se observă că nivelul actual al zgomotului datorat traficului feroviar nu se încadrează în limitele impuse de Ordinului nr. 119/2014 pentru aprobarea normelor de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației.

În scopul determinării gradului de sensibilitate a fiecărei zone unde s-au identificat locuințe situate în apropierea liniei cf (distanța mai mică de 50 m), au fost făcute măsurători ce au fost raportate la limitele maxime admisibile, conform legislației în vigoare.

Tabel – Măsurători de zgomot în absența traficului feroviar

Punct de măsurare	Poz.km	L _{Aeq}	Frecvența (Hz)								
			31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Craiova	253+550	62,0	28,9	39,2	45,9	46,7	47,2	49,0	50,2	46,8	37,6
	250+000	63,7	32,0	35,7	46,3	48,9	49,0	50,3	49,6	47,9	38,7
Ișalnița	261+500	44,5	15,9	21,7	23,1	24,5	32,7	34,8	32,6	22,4	20,5
Brădești	275+600	45,2	16,3	21,2	24,3	26,5	34,5	34,6	27,5	21,7	18,3
Răcari	279+400	48,9	17,2	25,5	24,4	26,3	37,1	40,5	36,3	27,1	24,2
Coțofenii din față	270+590	47,6	16,2	25,7	24,8	26,3	37,1	40,5	36,3	27,1	23,2
Filiași	286+100	56,2	18,9	33,1	35,7	43,6	47,2	48,4	47,2	45,7	31,5
Arginești	294+250	43,3	13,5	18,8	21,7	24,3	30,7	33,7	24,9	20,3	17,8
Butoiești	299+700	45,3	16,3	21,2	24,3	26,5	34,5	35,6	27,5	21,7	18,3
Lunca Banului	305+700	49,2	19,2	26,5	24,6	27,3	37,5	41,5	36,9	27,8	24,3
Strehaia	310+200	50,6	20,1	29,4	35,8	37,5	42,8	43,1	37,5	31,5	25,6
Ciochiuța	318+350	43,5	12,2	20,5	23,5	27,9	29,6	32,4	28,3	24,4	17,1
Târna	326+700	45,6	17,3	22,2	24,3	26,5	34,5	33,6	25,5	21,5	18,8
Șimian	358+100	42,6	12,5	19,8	21,7	23,3	30,7	31,7	22,9	18,3	15,8
Drobeta Tr. Severin	361+100	58,4	20,1	32,4	35,8	37,5	47,8	48,9	47,3	37,5	28,6
	366+700	65,3	30,1	42,7	44,9	45,3	49,5	56,4	52,5	48,8	40,7
Gura Văii	372+500	43,9	11,5	23,4	22,9	21,6	31,8	34,3	30,6	25,9	16,2
Topleț	398+520	41,1	10,8	20,7	21,3	23,6	28,9	30,4	27,8	25,9	15,2
Băile Herculane	403+500	48,9	18,2	20,5	21,4	24,3	32,1	38,5	30,3	21,1	19,2
	405+000	52,6	18,1	28,4	30,8	32,5	40,8	42,9	43,3	29,5	20,6
Mehadia	410+239	42,7	11,2	20,6	22,5	27,9	28,6	31,4	28,9	25,4	16,1
Cornea	427+300	42,3	13,8	18,1	22,7	24,7	29,7	32,7	27,9	23,3	16,8
Teregova	442+353	40,3	10,9	21,5	24,6	28,4	30,5	35,8	27,8	15,7	12,2
Valea Timișului	467+200	58,2	17,5	37,6	38,1	42,9	46,2	48,8	47,6	41,9	30,2
Caransebeș	474+200	68,6	23,2	32,7	35,8	47,6	53,9	60,2	58,1	57,6	50,1
	474+600	65,0	21,5	34,6	39,5	42,2	48,7	56,2	52,1	50,5	45,5

Au fost identificate zone unde în absența traficului feroviar există valori ale zgomotului de fond ce depășesc valoarea de 50 dB.

Pentru analizarea zgomotului actual de fond au fost consultate și hărțile strategice de zgomot disponibile pe site-ul CFR₁

Estimarea numărului de persoane expuse la zgomotul produs de traficul feroviar datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Sursa: INCERTRANS - Harta de zgomot pentru Municipiul Craiova)

Ca sursă majoră a fost considerată Stația CFR Craiova, care, conform datelor furnizate de SNCFR SA are mai mult de 59.000 treceri de trenuri pe an. Numărul de persoane afectate de această sursă majoră a fost calculat prin izolarea sursei de restul rețelei feroviare și rularea programului de cartare. Numărul persoanelor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (L_{noapte}): 2700; Numărul persoanelor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (L_{zsn}): 1100.

Nivel dB	Nr. persoane* (L _{zsn})	Nivel dB	Nr. persoane* (L _n)	Total (zsn)	Total (n)
		45 ≤ 50	1900		1900
		50 ≤ 55	800		2700
55 ≤ 60	1100	55 ≤ 60	0	1100	2700
60 ≤ 65	0	60 ≤ 65	0	1100	2700
65 ≤ 70	0	65 ≤ 70	0	1100	2700
70 ≤ 75	0	≥ 70	0	1100	2700
≥ 75	0			1100	

Estimarea numărului de clădiri expuse la zgomotul produs de traficul feroviar datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Sursa: INCERTRANS - Harta de zgomot pentru Municipiul Craiova)

- Numărul clădirilor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (L_{noapte}): 45
- Numărul clădirilor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (L_{zsn}): 23

Nivel dB	Nr. clădiri (L _{zsn})	Nivel dB	Nr. clădiri (L _n)	Total (zsn)	Total (n)
		45 ≤ 50	29		29
		50 ≤ 55	11		40
55 ≤ 60	17	55 ≤ 60	5	17	45
60 ≤ 65	4	60 ≤ 65	0	21	45
65 ≤ 70	2	65 ≤ 70	0	23	45
70 ≤ 75	0	≥ 70	0	23	45
≥ 75	0			23	

Estimarea numărului de persoane și clădiri expuse la zgomotul produs de traficul feroviar în Municipiul Craiova (Sursa: ENVIRO CONSULT SRL - Plan de acțiune pentru Municipiul Craiova)

Lden

Nivel dB	55-60	60-65	65-70	70-75	≥75
Nr. clădiri	1840	886	53	1	0
Nr. persoane	3472	1731	66	0	0

Lnoapte

Nivel dB	50-55	55-60	60-65	65-70	≥70
Nr. clădiri	1840	886	53	1	0
Nr. persoane	3472	1731	66	0	0

Sursa: <http://cfrsa.cfr.ro/index.php/dispozitii-interne-de-mediu/629-harti-strategice-de-zgomot>

Emissiile de zgomot în perioada de execuție

În **perioada de execuție** sursele de zgomot vor avea caracter și durată temporare, se vor manifesta local și intermitent.

Emissiile de zgomot în perioada de execuție sunt reprezentate de:

- lucrări de construcție la calea ferată;
- lucrările de demolare;
- funcționarea utilajelor;
- traficul auto.

Emissiile de zgomot sunt de mai multe tipuri, ca urmare a surselor de producere și anume: fixe și mobile.

În categoria surselor fixe sunt incluse utilaje de mare capacitate, cu acțiune continuă, pentru excavarea, transportul și haldarea maselor de pământ.

În categoria surselor ne-mobile sunt incluse buldozerele, cilindrii compactori, repartizori mixturi asfaltice, excavatoarele, încărcătorul cu cupă.

În categoria surselor mobile sunt incluse și mijloacele de transport materii și materiale.

În câmp deschis apropiat, zgomotul reprezintă de fapt zgomotul utilajelor de construcție și foarte rar al unui utilaj izolat. Nivelul de zgomot în acest caz este influențat de mediul de propagare a zgomotului, respectiv de existența unor obstacole naturale sau artificiale între surse (utilajele de construcție) și punctele de măsurare. În această situație, interesează nivelul acustic obținut la distanțe cuprinse între câțiva metri și câteva zeci de metri față de sursă.

Tabel - Caracterizarea, din punct de vedere acustic, a utilajelor

Nr. crt.	Tip utilaj	Presiunea acustică maximă* Lw(dBA)	Nivel de zgomot la 10 m de sursă (dB)	Nivel de zgomot la 20 m de sursă (dB)	Nivel de zgomot la 40 m de sursă (dB)
1.	Buldozer	115	82	76	70
2.	Excavator	117	82	76	70
3.	Încărcător frontal	95	67	61	55
4.	Automacara	107	80	67	65
5.	Compactor	115	87	85	80
6.	Compresor	90	62	56	50
7.	Betonieră	95	67	61	55
8.	Utilaj pentru forat	104	76	70	65
9.	Autocisternă	68	48	43	36
10.	Tren de lucru	100	74	68	62
11.	Locomotivă diesel	75	57	50	47
12.	Basculantă	107	80	67	65

**(parametrii din fișele tehnice ale utilajelor)*

Pe parcursul execuției lucrărilor utilajele menționate în tabelul anterior nu vor funcționa simultan și toate concentrate în același punct, ele fiind distribuite pe întreaga lungime a șantierului în funcție de necesitățile din fronturile de lucru.

Rezultatele modelării zgomotului în etapa de execuție pentru diferite scenarii de lucru sunt prezentate în tabelul de mai jos

Tabel - Scenarii de lucru

Scenarii de lucru	Tip utilaje /Organizare șantier	Distanța față de locuință (m)	Distanța față de frontul de lucru (m)	Distanța față de linia cf (m)	Nivel de zgomot dB(A)
1	Organizare șantier (trafic auto)	3	-	-	43,5
2	Încărcător frontal 2 basculante	3	40	150	49,5
3	Excavator Autobasculantă Stație sortare	3	230	450	48,5
4	Buldoexcavator Compactor 4 autocamioane	3	50	50	65,0

Pentru diferite scenarii de lucru, zona amplasamentului organizărilor de șantier și fronturi de lucru, s-a efectuat modelarea zgomotului, rezultatele modelării au pus în evidență faptul că în condițiile de realizare a lucrărilor de execuție cu utilaje specifice care funcționează concomitent în frontul de lucru, izolonia de zgomot corespunzătoare

zonelor de locuințe este sub valoarea limită impusă de Ordinul M.S. nr. 119/2014 pe timp de zi.

Pentru modelarea nivelului de zgomot din zona lucrărilor de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, a fost utilizat programul SoundPLANnoise 8.2, program prin care pot fi create simulări rapide de zgomot, o varietate de ieșiri tabelare și hărți informative de zgomot.

Hărțile reprezentative de identificare a nivelului de zgomot în etapa de execuție pentru proiectul de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, pe tipuri de surse de emisie sunt sintetizate și prezentate în Anexa la documentație.

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 65dB(A) (valoarea limită admisă conform SR 10.009/2017 pentru zona industrială).

În cazul în care în zonele locuite se înregistrează depășiri ale nivelului de zgomot, în perioada de execuție, respectiv peste 50 dB conform SR 10009/2017, vor fi instalate de către antreprenor panouri de protecție provizorii împotriva zgomotului, cu înălțimea de cca. 3m în vederea reducerii nivelului de zgomot la receptorii sensibili aflați în vecinătatea fronturilor de lucru.

Emisii de zgomot în perioada de funcționare

În vederea alinierii transportului feroviar de călători la normele europene, începând cu anul 2012 CFR Călători a modificat vechile ranguri de trenuri de călători după cum urmează: Intercity (IC), InterRegio (IR) și Regio (R).

- trenurile Intercity trebuie să ofere servicii suplimentare de transport și viteza medie minimă de 55 km/h.
- trenurile InterRegio opresc în principalele gări care asigură conexiuni convenabile cu celelalte trenuri de călători și circulă cu o viteză medie de 45 de km/h.
- trenurile de tip Regio au funcția unor trenuri personale - asigură transportul pentru arii geografice restrânse, cu o viteză de minimă 35 km/h (circulă în intervalul orar 23:00 - 4:00 oprind în toate stațiile și haltele).

Sursele de zgomot evidențiate în activitatea feroviara sunt:

- zgomotul de la circulația vagoanelor ce apare ca rezultat al interacțiunii dintre roți și linie, fiind principala sursă de zgomot pentru un tren în circulație;
- zgomotul locomotivelor;
- zgomotul în stațiile de cale ferată - la semnal;
- zgomotul aerodinamic are un nivel mai scăzut decât zgomotul de rulare,
- executarea lucrărilor de reparații și între șine.

Viteza la care puterea sonoră generată pe cale aerodinamică egalează puterea sonoră generată de toate celelalte surse de zgomot se numește viteză critică. Când toate roțile sunt prevăzute cu atenuatori de zgomot, viteza critică este cuprinsă între 250 și 260 km/h.

În domeniul de viteze până la 160 km/h, principalele surse de zgomot de luat în considerare sunt zgomotul de rulare și zgomotul locomotivelor. Componenta spectrală a zgomotului produs la trecerea unui tren este importantă în estimarea absorbției la propagarea undei sonore prin aer și la proiectarea elementelor de protecție antizgomot.

Nivelul actual al traficului feroviar (pasageri / marfa) pe linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș



Figura - Volum de pasageri persoane/zi conform Modelului Național de Transport – anul 2020

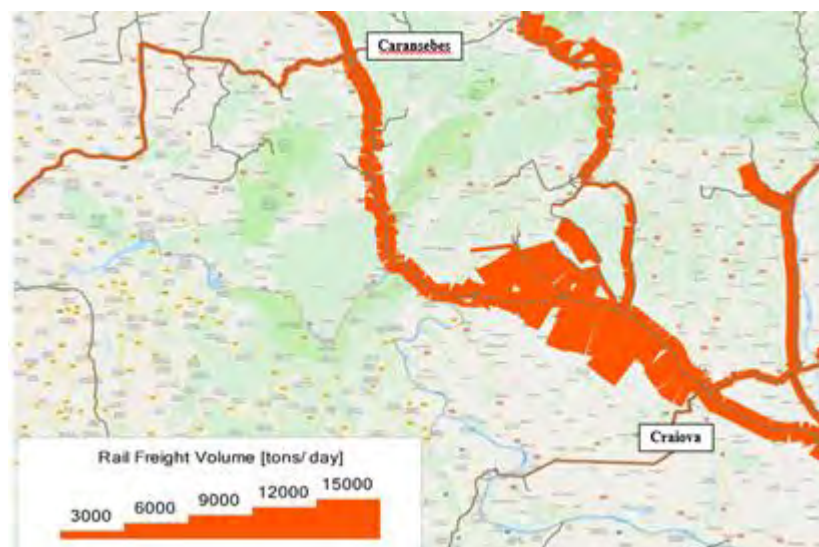


Figura - Volum marfă (tone/zi), conform Modelului Național de Transport – anul 2020

Nivelul previzionat al traficului

Pornind de la analiza volumelor de călători feroviari pe coridorul proiectat se constata:

- volumul de pasageri între anul de bază și anul 2040 (fără proiect) este aproximativ același, deoarece culoarul nu are reabilitare, iar reabilitarea parțială a sistemului feroviar de vecinătate nu poate îmbunătăți starea traficului pe secțiunea studiată;
- o creștere medie a pasagerilor între scenariul fără proiect și scenariile strategiei: +2.200 pas / zi în 2030, + 2.000 pas / zi în 2040, cu o creștere mai mică a fluxului în 2040 față de 2030 din cauza scăderii populației de-a lungul coridorului.

Tabel - Rezultatele simulării pentru coridorul de transport feroviar – număr pasageri

	2030	2040
--	------	------

[pasageri/zi]	An bază	Fără proiect	18‰	Fără proiect	18‰
Caransebeș-Orșova	1400	1300	3500	1300	3200
Orșova-Drobeta Turnu Severin	1300	1300	3500	1300	3200
Drobeta-Filiași	1500	1600	4000	1500	3600
Filiași-Craiova	2400	2600	5400	2300	4600
Craiova-Filiași	2600	3000	5500	2600	4700
Filiași-Drobeta Turnu Severin	1600	2100	4100	2000	3700
Drobeta Turnu Severin -Orșova	1400	1900	3600	1800	3300
Orșova-Caransebeș	1500	1900	3600	1800	3300

Analiza transportului feroviar de marfă pe coridor evidențiază:

- aproximativ aceleași volume între anul de bază și scenariul fără proiect (anul 2030), datorită stării de întreținere a rețelei și îmbunătățirii coridoarelor de marfă din vecinătate în scenariul fără proiect (anul 2030). În scenariul fără proiect, anul 2040 se obține o ușoară creștere a traficului (în medie +1 500 tone / zi) la anul de bază, în principal datorită creșterii totale a cererii de transport de marfă pe orizontul pe termen lung;
- creștere de tone între scenariul fără proiect și scenariul de strategie 18‰: +12.600 tone / zi în 2030, + 18.900 tone / zi în 2040;

Creșterea traficului feroviar de marfă este mai mare în perioada 2030 - 2040, datorită creșterii PIB-ului în modelul cererii, în timp ce este mai scăzută de la scenariul de strategie de 18‰ = 85 km/h.

Tabel - Rezultatele simulării pentru coridorul de transport feroviar - marfa

		2030		2040	
[tone/zi]	An bază	Fără proiect	18‰	Fără proiect	18‰
Caransebeș-Orșova	3200	1800	11800	2500	17600
Orșova-Drobeta	3300	1900	12000	2600	17800
Drobeta-Filiași	9400	9000	19400	11700	27300
Filiași-Craiova	15200	15400	26300	19700	36000
Craiova-Filiași	4000	4500	19000	6000	28100
Filiași-Drobeta Turnu Severin	3900	4400	19400	5800	28300
Drobeta Turnu Severin-Orșova	3100	3400	18200	4400	26700
Orșova-Caransebeș	3200	3500	18200	4600	26700

Pentru evaluarea nivelului de zgomot asociat etapei de funcționare s-a apelat la modelarea nivelului de zgomot cu ajutorul software-ului SoundPLANnoise 8.2, program prin care pot fi create simulări rapide de zgomot, o varietate de ieșiri tabelare și hărți informative de zgomot, iar datele de intrare sunt:

- modelul digital al terenului;
- axul liniei de cale ferată – în proiecție Stereo 70;
- poziția receptorilor sensibili din zona căii ferate – ortofotoplanuri;

- date despre traficul feroviar prognozat – anul 2040;
- viteza medie de deplasare a trenurilor – conform diagramelor de viteze;
- caracteristicile infrastructurii feroviare;
- date meteorologice specifice zonei (valori medii anuale ale temperaturii și umidității).

Rezultatele modelării zgomotului în etapa de funcționare au fost raportate la receptorii sensibili din zona proiectului (zonele locuite), ținând cont de valorile limită pe timp de zi și pe timp de noapte conform Ordinului 119/2014, specifice pentru fiecare localitate clasificată în funcție de nivelul actual al zgomotului.

Lucrările de reabilitare a liniei cf Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș păstrează în cea mai mare parte amplasamentul actual, iar sectoarele cu traseu nou (situat în apropierea traseului existent) se afla în zonele fără locuințe situate în apropierea liniei. Nu au fost propuse în cadrul proiectului sectoare cu traseu nou pe suprafețe intravilane care să fie afectate de traficul feroviar.

Pentru a evidenția nivelul presiunii acustice datorată în perioada de funcționare asupra zonelor locuințe au fost extrase suprafețele potențial afectate din interiorul intravilanului localităților.

Din cele 30 de UAT-uri pe care le traversează linia cf și anume: în județul Dolj 6 UAT-uri (Craiova, Ișalnița, Almăj, Coțofenii din Față, Brădești, Filiafi), în județul Mehedinți 11 UAT-uri (Butoiești, Stângăceaua, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Husnicioara, Șimian, Drobeta Turnu Severin, Ilovița, Orșova) și în județul Caraș -Severin 13 UAT-uri (Topleț, Băile Herculane, Mehadia, Iablanița, Cornea, Domașnea, Teregova, Armeniș, Slatina Timiș, Buceșnița, Buchin, Caransebeș, Păltiniș), sunt 22 de localități pentru care apar depășiri în zona de locuințe în prezența traficului feroviar.

Locuințele din aceste localități se află în apropierea liniei cf până la o distanță mai mică de 50m.

Tabel – Calcul suprafețe intravilan afectate de emisii de zgomot aferent traficului feroviar

Nr. crt.	Localitate	Lungime (m)	Suprafață intravilan (ha)	Suprafața afectată (ha)	Procent afectat %
<i>Județul Dolj</i>					
1.	Craiova	3250,00	83,9	9,75	0,12
2.	Ișalnița	700,00	34,21	2,1	0,06
3.	Coțofenii din Față	50,00	18,26	0,15	0,01
4.	Brădești	250,00	6,27	0,75	0,12
5.	Răcari	180,00	1,26	0,54	0,43
6.	Filiași	2100,00	37,14	6,3	0,17
<i>Județul Mehedinți</i>					
7.	Arginești	250,00	0,79	0,75	0,95
8.	Butoiești	700,00	2,72	2,1	0,77
9.	Lunca Banului	100,00	0,5	0,3	0,6
10.	Strehaia	350,00	10,24	1,05	0,1
11.	Ciochiuța	575,00	1,74	1,72	0,99
12.	Târna	440,00	3,14	1,32	0,42
13.	Simian	2430,00	12,88	7,29	0,57

14.	Drobeta Turnu Severin	2200,00	21,1	6,6	0,31
15.	Gura Văii	950,00	3,85	2,85	0,74
<i>Județul Caraș Severin</i>					
16.	Topleț	150,00	14,62	0,45	0,03
17.	Băile Herculane	1000	42,2	5	0,84
18.	Mehadia	1540,00	20,07	4,62	0,23
19.	Cornea	500,00	5,1	1,5	0,29
20.	Teregova	250,00	4,77	0,75	0,16
21.	Valea Timișului	320,00	4,47	0,96	0,21
22.	Caransebeș	305,00	4,9	0,92	0,19

În analiză au fost utilizate date ANCPI

Din datele prezentate rezultă că din cele 21 localități cu zone de locuințe aflate în apropierea liniei cf., va fi afectat cu un procent cuprins între 0,01% și 0,99% din totalul intravilanului localităților.

Zonele cele mai afectate se află în localitățile Arginești și Ciochiuța.

Pentru diminuarea zgomotului produs de traficul feroviar, **în perioada de funcționare**, vor fi întreprinse mai multe măsuri/acțiuni.

Acțiunea asupra sursei

- măsuri tehnice implementate în cadrul proiectului pentru reducerea nivelului de zgomot generat de traficul pe calea ferată:
 - șina fără joante (șina sudată);
 - prindere elastică;
 - sisteme de frânare cu discuri;
 - poduri cu cuvă de balast (contribuie la diminuarea zgomotului pe poduri);
 - lucrări de consolidare terasament;
 - se montează plăcute de cauciuc între talpa șinei și placa metalică în vederea repartizării uniforme a eforturilor verticale transmise căii de materialul rulant, asigurând amortizarea șocurilor, precum și diminuarea zgomotului și vibrațiilor;
 - se montează plăcute de polietilenă între placa metalică și traversa de beton;
 - înlocuirea straturilor ce alcătuiesc infrastructura feroviară - piatră spartă nouă;
- îmbunătățirea parcului de vagoane și locomotive astfel încât să respecte cerințele din regulamentul "REGULAMENTUL (UE) NR. 1304/2014 AL COMISIEI din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”.

Prin acțiunile implementate încă din faza de proiectare se va obține o diminuare a nivelului de zgomot de cel puțin 8 dB(A).

Acțiunea asupra căii de propagare a zgomotului de la sursă către receptor:

Pentru reducerea nivelului de zgomot, datorat traficului feroviar, în zonele cu locuințe se vor monta panouri fonoabsorbante.

Panourile fonoabsorbante se vor amplasa în zonele în care clădirile (fără specific feroviar) sunt situate la mai puțin de 50 m față de linia de cale ferată pentru a elimina riscul ca nivelul de zgomot maxim admis să fie depășit.

Prin amplasarea panourilor fonoabsorbante se va obține o diminuare a nivelului de zgomot de cel puțin 20 dB(A).

Se vor efectua măsurători de control al nivelului de zgomot feroviar în vederea adoptării, în funcție de dinamica dezvoltării urbane a măsurilor de corecție nivelului de zgomot.

Emisii de zgomot în perioada de dezafectare

În etapa de dezafectare sursele de zgomot vor fi similare cu cele din perioada de execuție, lucrările realizându-se cu aceleași tipuri de utilaje.

2.8.4. Radiații

În perioada de exploatare a liniei de cale ferată, linia de contact este alimentată cu energie electrică în curent alternativ de 25 kV și 50 Hz. Mărimile fizice ce caracterizează emisia provenind de la linia de contact sunt:

- intensitatea câmpului electric – $E(V/m)$,
- intensitatea câmpului magnetic – $H(A/m)$,
- inducția magnetică – $B(\mu T)$.

Limitele emisiei provenind de la sistemul feroviar se referă la compatibilitatea electromagnetică cu lumea exterioară și conform SR EN 50121-2:2017 Aplicații feroviare. Compatibilitate electromagnetică. Partea 2: Emisii ale sistemului feroviar în ansamblul său către lumea exterioară acestea sunt: $E = 1000 V/m$ și $B = 16 \mu T$.

Prin datele de proiectare pentru linia de contact a căii ferate (tensiunea de 25 kV și frecvența de 50 Hz), câmpul electromagnetic rezultat se încadrează în limitele impuse de SR EN 50121-2:2017 și se situează sub nivelurile de referință stabilite conform Ordinul MS nr. 1.193/2006 pentru aprobarea Normelor privind limitarea expunerii populației generale la câmpuri electromagnetice de la 0 Hz la 300 GHz.

Atât câmpul electric cât și cel magnetic din zona căilor ferate electrificate sunt inofensive pentru oameni.

2.8.5. Deșeuri

În perioadele de execuție, funcționare și dezafectare a investiției se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate. Se va face o colectare selectivă și o depozitare în conformitate cu cerințele legale pentru fiecare tip de deșeu sau materiale scoase din cale. În cazul deșeurilor periculoase, se vor lua măsuri speciale de depozitare (prin depozitarea separată doar pe suprafețe impermeabile), pentru a nu contamina solul.

Se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform HG nr. 856/2002, OUG nr.92/2021 privind regimul deșeurilor și respectiv Legii nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Materialele de cale rezultate în urma lucrărilor de reabilitare vor fi gestionate în conformitate cu Norma tehnică feroviară N.T.F. nr. 71-002:2006 aprobată prin Ordinul M.T.C.T. nr. 1403/2006 privind „Infrastructura feroviară. Reutilizarea materialelor de cale recuperate în urma lucrărilor de întreținere și reparație a căii”.

Componentele căii se reutilizează astfel:

- șinele de cale ferată semibune se vor fi reutiliza pentru întreținerea și reparațiile liniilor, iar șinele declasate vor fi valorificate ca fier vechi;

- traversele de lemn semibune se vor reutiliza în triaje și ateliere, iar cele de clasă se vor valorifica energetic în fabrici de ciment autorizate;
- traversele de beton semibune se vor reutiliza pe liniile secundare, triaje și ateliere, iar traversele de clasă se vor concasa, fierul se va valorifica, iar betonul se va utiliza la drumurile locale ca umpluturi, cu acordul autorităților locale;
- aparatele de cale și materialul mărunț de cale se reutilizează, iar cele de clasă se valorifică ca fier vechi;
- piatra spartă recuperată, curată, se reintroduce în cale, iar deșeurile de ciur se reutilizează ca material pentru substratul căii sau ca material de umplutură. Piatra spartă contaminată se decontaminează și se folosește în cadrul lucrărilor sau ca umpluturi, cu acordul autorităților locale;
- pământul și pietrișul rezultate din săpătură se vor reutiliza la drumuri locale sau în locuri acceptate de autoritățile locale.

Tabel – Deșuri generate în perioada de execuție

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizică*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
13 02 08*	Alte uleiuri de motor, de transmisie și de ungere	Întreținere utilaje	t	L	6,55	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetați, depozitate într-o incintă închisă prevăzută cu platformă betonată. Vor fi predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării
13 05 02*	nămoluri de la separatoarele ulei/apa	Separatoarele ulei/apa	m ³	SS	5500,00	Vor fi predate către unități autorizate
15 01 01 15 01 02 15 01 03 15 01 04	ambalaje hârtie și carton ambalaje de materiale plastice ambalaje lemn ambalaje metalice	Activități specifice personal de execuție	t	S	140,00	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru
16 01 03	anvelope scoase din uz	Activități de întreținere a utilajelor și autovehiculelor	t	S	65,00	Vor fi depozitate în locuri special amenajate și predate către unități autorizate
17 04 05	Fier și oțel	Dezafectare/demolare structuri din beton armat	t	S	703756,00	Va fi colectat și depozitat temporar, urmând să fie concasat și fierul valorificat, betonul refolosit în cadrul lucrărilor
17 01 01	beton	Beton din demolări/dezafectări	m ³	S	14098,00	Va fi colectat și depozitat temporar, urmând să fie concasat, refolosit în cadrul lucrărilor
17 01 01	beton	Traverse de beton scoase din cale	buc	S	367180,00	Vor fi colectate și depozitate temporar, urmând să fie concasate și fierul valorificat
17 04 05	fier și oțel					
17 01 01	beton	Dezafectare linie LC – stalpi din beton	buc	S	5005,00	Vor fi colectate și depozitate temporar, urmând să fie concasate și fierul valorificat
17 04 05	fier și oțel					
17 02 01	lemn	Din demolări	t	S	12012,00	Vor fi colectate și

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

						depozitate temporar, urmând să fie valorificate
17 01 02	cărămizi	Din demolări	t	S	156,30	Vor fi colectate și depozitate temporar, urmând să fie valorificate
17 04 11	Cabluri, altele decât cele specificate la 17 04 10	Demontare aparate și instalații electrice	t	S	4,00	Vor fi colectate și depozitate separat, urmând să fie valorificate
17 02 04*	sticla, materiale plastice sau lemn cu conținut de sau contaminate cu substanțe periculoase	Dezafectare terasament (traverse din lemn tratate cu creozot)	buc	S	28585,00	Vor fi colectate și depozitate temporar în spații special amenajate, prevăzute cu materiale impermeabile și șanțuri de colectare a apelor pluviale potențial contaminate. Deșeurile vor fi preluate de către contractori autorizați în vederea eliminării prin valorificare energetică
17 04 01	cupru	Dezafectare instalații	t	S	2803,00	Se vor colecta și depozita separat până la predarea spre valorificare
17 04 05	fier și otel	Dezafectare elemente infrastructură - șina, material mărunț de cale, etc.	t	S	36450,00	Periodic vor fi ridicate de către beneficiar și transportate în vederea refolosirii/valorificării
17 05 03*	pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase	Dezafectare suprastructură	t	S	204097,00	Depozitat în zone special amenajate, impermeabile prevăzute cu șanțuri de colectare a scurgerilor. Ulterior va fi decontaminat și refolosit în cadrul lucrărilor, sau ca umpluturi cu acordul autorităților locale.
17 05 04	pământ și pietre altele decât cele specificate la 17 05 03	Dezafectare suprastructură	t	S	694557,00	Depozitată temporar în locuri special amenajate și refolosită în cadrul lucrărilor
17 05 07*	resturi de balast cu conținut de substanțe periculoase	Dezafectare terasament	t	S	80537,00	Depozitat în zone special amenajate, impermeabile, prevăzute cu șanțuri de colectare a scurgerilor. Ulterior va fi decontaminat și refolosit în cadrul lucrărilor, sau ca umpluturi cu acordul autorităților locale
17 05 08	resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07*	Dezafectare terasamente	t	S	967625,00	Depozitat temporar în locuri special amenajate și refolosit în cadrul lucrărilor
17 09 04	Deșeuri amestecate de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la	Demolări construcții	t	S	4490,00	Se vor colecta și depozita separat până la predarea către operatori autorizați

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03					
17 02 02	sticlă	Demolări construcții	t	S	1,60	Se vor colecta în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru. Vor fi predate către operatori autorizați în vederea valorificării
20 01 01	hârtie și carton	Activitate personal birouri	t	S	20,00	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru. Vor fi predate către operatori autorizați
20 01 21*	tuburi fluorescente	Demolări construcții	buc	S	1320,00	Se vor colecta și depozita în condiții de siguranță până la predarea către operatori autorizați
20 01 39	materiale plastice	Dezafectare suprastructură	t	S	125,00	Se vor colecta și depozita în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier. Vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării
20 03 01	deșeuri municipale amestecate	Activitate birouri/fronturi de lucru	t	S	550,00	Se vor colecta și depozita în spații special amenajate și predate către operatori autorizați
12 01 13	deșeuri de la sudură	De la lucrările de sudură	t	S	6,70	Se vor colecta în pubele acoperite amplasate în spații special amenajate și vor fi predate operatorilor autorizați în vederea eliminării
17 03 02	Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	De la trecerile la nivel	m ³	S	1520	Se vor colecta și depozita în spații special amenajate și predate către operatori autorizați
15 02 02*	Absorbantți, materiale filtrante (inclusiv filtre de ulei nespecificate în altă parte), materiale lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminate cu substanțe periculoase	Întreținere utilaje	t	S	1	Se vor colecta în saci etanși, depozitați în spații special amenajate și predate operatorilor autorizați în vederea eliminării

*Stare fizică: L – lichid, SS – semisolid, S – solid

** În conformitate cu Lista cuprinzând deșeurile, prevăzută în Decizia Comisiei Europene 2014/955/UE și în Anexa nr. 2 din HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare.

Deșeuri în perioada de funcționare

În etapa de funcționare a căii ferate reabilite vor rezulta deșeuri din stațiile de cale ferată, spațiile de servicii (birouri, WC-uri, coletărie, peroane, săli de așteptare), spații comerciale, de la activitățile de întreținere care se vor desfășura de-a lungul căii ferate.

Cantitățile de deșeuri rezultate sunt în funcție de numărul de călători și numărul celor care folosesc spațiile de servicii din cadrul stațiilor de cale ferată.

Deșeurile rezultate din activitățile de întreținere și reparații vor fi cele legate de reparațiile curente la echipamentele de semaforizare, liniile electrice, șine, poduri etc. Aceste deșeuri vor fi colectate separat, în funcție de tip și vor fi predate spre valorificare/eliminare către unități autorizate.

În etapa de funcționare se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase.

Tabel - Deșeuri generate în perioada de funcționare

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizica*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
19 08 10*	Amestecuri de grăsimi și uleiuri de la separarea ulei/apa, altele decât cele specificate la 19 08 09	Separatoare de hidrocarburi	m ³ /an	SS	500,00	Se vor colecta din căminele de decantare ale separatoarelor de hidrocarburi și se vor transporta prin operatori autorizați în vederea eliminării.
20 03 04	Nămoluri din fosele septice	De la bazinele etanșe vidanjabile	m ³ /an	SS	150,00	Nămolurile colectate în bazinele vidanjabile care deserveșc grupurile sanitare vor fi în mod obligatoriu vidanjate și transportate de către operatori autorizați în stații de epurare din proximitate.
20 03 01	Deșeuri municipale amestecate	Activitatea din stațiile de cale ferată	t/an	S	659	Se vor realiza spații special amenajate prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate la depozitele de deșeuri sau la stațiile de transfer ale localităților.
20 01 01	Hârtie carton și	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	5,49	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare special
20 01 02	Sticla	Activitatea	t/an	S	1,09	

		din stațiile cf				amenajate și eliminate pe bază de contract cu agenți economici autorizați
20 01 39	Materiale plastice	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	3,2	
20 01 40	Metale	Activitatea de intretinere din stațiile cf	t/an	S	1	

*Stare fizică: L – lichid, SS – semisolid, S - solid

** În conformitate cu Lista cuprinzând deșeurile, prevăzută în Decizia Comisiei Europene 2014/955/UE și în Anexa nr. 2 din HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare

În etapa de dezafectare

În perioada de dezafectare a investiției materialele scoase din cale vor fi gestionate în conformitate cu legislația de mediu aplicabilă.

Materialele scoase din cale și componentele liniei vor fi reutilizate sau valorificate.

Deșeurile rezultate din construcții/demolări care vor fi sortate direct la sursă și colectate selectiv în vederea selectării opțiunii de gestionare în așa fel încât 70% să fie reutilizate sau valorificate, conform Directivei 2008/98/CE.

În toate etapele proiectului se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea deșeurilor generate. Toate deșeurile generate în urma proiectului, în toate etapele, vor fi depozitate temporar pe suprafețe special amenajate.

În cazul deșeurilor periculoase, se vor lua măsuri speciale de gestionare a acestora (prin depozitarea separată pe suprafețe impermeabile), pentru a nu contamina restul deșeurilor sau solul.

Tabel- Deșuri în perioada de dezafectare

Etapa de dezafectare							
Deșuri municipale amestecate	40	Activitatea socială angajaților	a	t/an	S	20 03 01	Se vor realiza spații special amenajate prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate la depozitele de deșuri sau la stațiile de transfer ale localităților.
Hârtie carton și	0,2				S	20 01 01	
Materiale plastice	0,2				S	20 01 39	
Metale	0,2				S	20 01 40	
Amestecuri metalice	21658	Dezafectare elemente de infrastructură: șine, poduri, stâlpi etc.	t/ perioada dezafectare		S	17 04 07	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate în vederea valorificării.
Lemn	35993	Dezafectare clădiri			S	17 02 01	
Materiale plastice	64,8	Dezafectare clădiri și rețele			S	17 02 03	
Sticlă	0,3	Dezafectare clădiri			S	17 02 02	
Absorbanți, materiale filtrante (inc-	0,2	Întreținerea utilajelor			S	15 02 02*	

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

lustru, filtre de ulei nespecificate în altă parte), materiale de lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminate cu substanțe periculoase						operatorilor autorizați în vederea eliminării.
Alte uleiuri de motor, de transmisie și de ungere	1,5	Întreținerea utilajelor		S	13 02 08*	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetați, depozitate într-o incintă închisă prevăzută cu platformă betonată. Vor fi predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării.
Amestecuri de beton, cărămizi, țigle și produse ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06	180	Dezafectare clădiri și elemente de infrastructură cf (inclusiv lucrări de artă și traverse de beton)		S	17 01 07	Vor fi depozitate în containere și ulterior transportate de operatori autorizați la depozite de deșeuri.
Beton	388100			S	17 01 01	Depozitate în zona fronturilor de lucru și ulterior valorificate la un depozit de umplură cu acordul autorităților locale.
Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	285	Dezafectare drumuri de acces și parcuri		S	17 03 02	Se vor depozita temporar separat pe platformele special prevăzute (impermeabilizate), prevăzute în cadrul organizării de șantier. Acestea vor fi reciclate pentru producere de asfalt nou în stații autorizate.
Pământ și pietre altele decât cele specificate la 17.05.03*	560.000	Dezafectarea terasamentului cf		S	17 05 04	Depozitate în zona fronturilor de lucru și ulterior valorificate la un depozit de umplură cu acordul autorităților locale.
Componente periculoase demontate din echipamente casate	2	Dezafectare aparate electrice de semnalizare și telecomunicații		S	16 02 15*	Se vor colecta și depozita separat, în zone special destinate. Acestea se vor preda operatorilor economici autorizați pentru colectarea deșeurilor de echipamente electrice și electronice (DEEE).
Cabluri, altele decât cele specificate la 17 04 10	8,5	Demontarea aparatelor și instalațiilor electrice		S	17 04 11	Se vor colecta și depozita separat până la predarea spre valorificare.

* Stare fizică: Solid-S, Lichid-L, Semisolid-SS.

** În conformitate cu Lista cuprinzând deșeurile, prevăzută în Decizia Comisiei Europene 2014/955/UE și în Anexa nr. 2 din HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare.

3. ABORDARE ȘI METODOLOGIE

3.1. Cadrul conceptual

Pentru evaluarea impactului lucrărilor asupra mediului din cadrul proiectului ”Reabilitarea tronsonului de cale ferată Craiova-Caransebeș”, metodologia de evaluare s-a realizat ținându-se cont de scara mare a proiectului, complexitatea acestuia, precum și diversitatea zonei de implementare.

În acest context, s-a ținut cont de cerințe din ”Ghidul general aplicabil etapelor procedurii de Evaluare a Impactului asupra Mediului, Anexa 1 la Ordinul nr. 269/2020”.

În evaluarea impactului asupra mediului s-a ținut cont de interacțiunea dintre componentele de mediu și receptorii sensibili.

Mediul înconjurător este ansamblu de condiții naturale format din: componente de mediu cum ar fi - apa, aerul, solul, subsolul, totalitatea factorilor fizice și chimici, meteorologici dintr-un loc dat cu care receptorii naturali vin în contact, inclusiv valorile materiale și spirituale, calitatea vieții și condițiile care pot influența bunăstarea și sănătatea omului.

3.2. Alternativele de proiect

Prin intermediul analizei multicriteriale s-a realizat evaluarea alternativelor de proiect, prin identificarea formelor de impact, prezentarea avantajelor și dezavantajelor. Avantajul reprezintă o forma de impact mai redusă, dezavantajul reprezintă un impact extins.

Pentru analiza alternativelor au fost considerate condițiile inițiale, implicarea financiară, impactul proiectului asupra mediului (natural și social) în perioada de execuție și funcționare și dezafectare precum și complexitatea lucrărilor.

3.3. Identificarea și cuantificarea efectelor

Metodologia propusă în cadrul prezentului proiect propune o diferențiere între conceptul de „efect” și de „impact”.

Efectul este fenomenul produs asupra mediului fizic datorită modificărilor generate de proiect (în etapele de construcție, funcționare și dezafectare). El include în principal: modificarea topografiei, emisiile de poluanți, deșeurile.

Identificarea efectelor a presupus parcurgerea următoarelor etape:

- analiza tuturor intervențiilor propuse în cadrul proiectului;
- identificarea tuturor activităților ce rezultă din construcția și funcționarea investițiilor;
- identificarea tuturor modificărilor ce au loc în mediul fizic și socio-economic ca urmare a realizării și operării intervențiilor.

Cuantificarea efectelor s-a realizat pe baza:

- informațiilor preluate din studiul de fezabilitate (suprafețe afectate, localizare spațială, cantități, volume de lucrări, etc.);
- calcule bazate pe metodologii agreate (Metodologia US EPA/AP – 42, Metodologia Corinair/Copert pentru calculul/estimarea debitelor masice de poluanți atmosferici – utilaje.)

3.4. Identificarea formelor de impact

Impactul include modificări la nivelul receptorilor sensibili, precum afectarea populației și a sănătății umane, afectarea habitatelor, populațiilor de specii de floră și faună,

modificări ale peisajului, modificarea stării fizice a corpurilor de apă și modificări ale calității aerului etc.

Identificarea formelor de impact s-a realizat pe baza listei de efecte.

Analiza se bazează pe identificarea modificărilor care pot avea loc la nivelul receptorilor sensibili ca urmare a oricărui efect generat de proiect. De exemplu, emisiile de poluanți atmosferici pot genera impact asupra calității aerului, confortului cetățenilor, stării de sănătate a populației, componentelor de biodiversitate, obiectivelor culturale/monumente istorice sau asupra schimbărilor climatice.

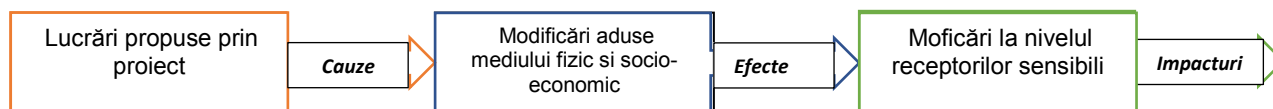


Figura - Relația cauză – efect – impact

3.5. Predicția impacturilor

Predicția impacturilor reprezintă o evaluare calitativă și cantitativă a formelor de impact.

Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor sunt:

- etapa proiectului (construcție, funcționare, dezafectare);
- tipul impactului (pozitiv, negativ);
- natura impactului (direct, indirect, secundar);
- potențialul cumulativ (da/nu);
- extinderea spațială (local, zonal, regional, național, transfrontalier);
- durata (termen scurt, mediu, lung);
- frecvența (accidental, rar, intermitent, periodic, permanent);
- probabilitatea (incert, improbabil, probabil, probabilitate mare);
- reversibilitatea (reversibil, ireversibil).

Tabel - Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
Tip impact	pozitiv	Modificările contribuie la îmbunătățirea stării/atingerea obiectivelor componentei analizate
	negativ	Modificările contribuie la înrăutățirea stării/neatingerea obiectivelor componentei analizate
Natură impact	direct	Formă de impact principală produsă de apariția unui efect
	secundar	Formă de impact generată de un impact direct
	indirect	Formă de impact care apare nu datorită unui efect generat de proiect, ci a unor activități ce sunt încurajate să se producă ca o consecință a proiectului
Potențial cumulativ	da	Impactul are potențialul de a genera, împreună cu alte efecte/impacturi din același proiect sau din proiecte diferite, modificări mai mari la nivelul componentei de mediu analizate
	nu	Nu există riscul ca acest impact să producă, alături de alte impacturi, modificări mai mari la nivelul componentei de mediu
Extindere spațială	local	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mici decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
	zonal	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mari decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	regional	Impactul se manifestă la nivelul regiunii (mai multe județe), înțelegând prin aceasta toată lungimea proiectului și zonele adiacente
	național	Impactul produce modificări resimțite la nivelul întregii țări
	transfrontalier	Impactul se manifestă pe teritoriul unor țări vecine
Durata	termen scurt	Impactul se manifestă doar pe durata intervenției
	termen mediu	Impactul se manifestă pe durata lucrărilor de construcție și pentru o perioadă scurtă post-construcție (sau pe durata dezafectării și o perioadă scurtă post- dezafectare)
	termen lung	Impactul se manifestă pe toată durata construcției și operării (sau pe toată durata dezafectării și foarte mulți ani după dezafectare)
Frecvența	accidental	Impactul se manifestă doar ca urmare a unui accident (poluare accidentală)
	rar	Impactul se manifestă o singură dată în una dintre etapele proiectului. Cel mai adesea asociat unei durate scurte
	intermitent	Impactul se manifestă repetat/ discontinuu, cu o frecvență necunoscută
	periodic	Impactul se manifestă repetat, cu o frecvență cunoscută
	permanent	Impactul se manifestă în toate fazele proiectului și rămâne activ după închiderea lui
Probabilitatea	incert	Probabilitatea de producere a impactului este necunoscută, cel mai sigur nu o să apară
	improbabil	Probabilitatea de producere a impactului este scăzută — este posibil să apară
	probabil	Probabilitatea de producere a impactului este ridicată — este foarte posibil să apară
	probabilitate mare	Producerea impactului este sigură
Reversibilitatea	reversibil	După dispariția impactului, componenta afectată se poate întoarce la condițiile inițiale
	ireversibil	Impactul nu permite întoarcerea la condițiile inițiale ale componentei de mediu afectate

Acolo unde este posibil, predicția impacturilor se realizează cantitativ și poate fi exprimată în unități de suprafață (hectare) sau timp (număr de ani), precum și cu privire la modificările survenite la nivelul componentei studiate/receptorului sensibil (scăderea/ creșterea efectivelor populaționale, număr de locuitori afectați etc.).

Evaluările cantitative se bazează în principal pe modelarea numerică a comportamentului unor poluanți sau a unor procese și pe utilizarea analizei spațiale (GIS) pentru: corpuri de apă, păduri, pajiști, intravilan, zone inundabile etc.

În situațiile în care o cuantificare precisă nu este posibilă (informațiile lipsesc, nu există o metodă de cuantificare, gradul de incertitudine este ridicat etc.) se utilizează clasele de apreciere calitativă a fiecărui parametru.

În procesul de evaluare, în măsura în care a fost posibil, s-a avut în vedere cumularea efectelor asupra formei de impact.

3.6. Evaluarea semnificației impacturilor

Evaluarea semnificației impactului s-a realizat pe baza următoarelor două criterii:

- sensibilitatea/senzitivitatea zonei și a componentelor aflate în zona de studiu;
- magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Semnificația unui impact poate fi majoră (semnificativă), moderată, minoră, neglijabilă, fără valoare sau pozitivă. Semnificația unui impact este dată de 2 componente:

Magnitudinea impactului care este dată de caracteristicile proiectului și ale efectelor generate de acesta, cum ar fi:

- natura efectului: negativ, pozitiv sau ambele;
- tipul efectului: direct, indirect, secundar, cumulativ;
- reversibilitatea efectului: reversibil, ireversibil;
- extinderea efectului: locală, regională, națională, transfrontieră;
- durata efectului: temporar, termen scurt, termen lung;
- intensitatea efectului: mică, medie, mare.

Magnitudinea impactului poate fi mică, medie sau mare, în funcție de caracteristicile de mai sus.

Senzitivitatea receptorului este înțeleasă ca fiind **sensibilitatea mediului receptor** asupra căruia se manifestă efectul, inclusiv capacitatea acestuia de a se adapta la schimbările pe care proiectele le pot aduce. Sensitivitatea poate fi mică, medie sau mare.

Sensibilitatea/senzitivitatea și magnitudinea au fost stabilite pentru fiecare factor de mediu potențial a fi afectat de proiect, menționat în Directiva EIA: apă (de suprafață și subterană), aer, sol, geologie, biodiversitate, schimbări climatice (atenuarea și adaptarea), riscuri de accidente majore și dezastre, populația, sănătate umană, bunuri materiale, moștenire culturală, peisaj, utilizarea resurselor naturale, mediu social și economic.

Clasele de sensibilitate/senzitivitate și clasele de magnitudine nu permit încadrarea adlitteram a tuturor situațiilor întâlnite în evaluarea proiectului, dar asigură cu certitudine un cadru de ghidare al modului de utilizare a „opinieii expertului” pentru toate formele de impact identificate.

Clasele de impact utilizate în prezentul raport sunt:

- impact semnificativ (negativ/ pozitiv);
- impact moderat (negativ/ pozitiv);
- impact redus (negativ/ pozitiv);
- neglijabil (acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil).

Aprecierea nivelului de semnificație se realizează cu ajutorul matricei prezentate în tabelul de mai jos.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Matricea de apreciere a semnificației impactului

Semnificația impactului		Magnitudinea modificării										
		Negativă Foarte mare	Negativă mare	Negativă moderată	Negativă mică	Negativă Foarte mică	Fără însemnătate	Pozitivă foarte mică	Pozitivă mică	Pozitivă moderată	Pozitivă mare	Pozitivă foarte mare
Sensibilitatea zonei	Foarte mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Neglijabil	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Moderată	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mică	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv
	Foarte mică	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv

Legendă:

Cod culoare	Semnificația impactului	Măsuri necesare
Red	Impact semnificativ negativ	Dacă nu pot fi formulate măsuri de reducere eficiente (impactul rezidual să nu fie semnificativ) trebuie adoptate măsuri de evitare a producerii impactului (modificarea locației propuse, modificarea soluției tehnice / tehnologice propuse etc) sau, după caz, de compensare
Portocaliu	Impact moderat negativ	Sunt necesare măsuri de reducere a impactului
Galben	Impact redus negativ	Nu sunt necesare măsuri de evitare/reducere, dar pot fi formulate unele măsuri pentru asigurarea menținerii impactului negativ la un nivel minim
Albastru deschis	Neglijabil	Care poate fi trecut cu vederea, acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil, nu se impun intervenții, însă trebuie să se facă observații pentru asigurarea că aceste efecte nu cresc în importanță
Albastru închis	Impact redus pozitiv	Orice măsură ce poate conduce la extinderea/multiplicarea efectelor
Verde deschis	Impact moderat pozitiv	
Verde închis	Impact semnificativ pozitiv	

3.7. Impactul cumulativ

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat prin parcurgerea următorilor pași:

- identificarea proiectelor importante existente și/ sau propuse în zonele de implementare a proiectului;
- identificarea activităților existente care împreună cu proiectul propus ar putea genera impact cumulativ;
- analiza probabilității ca aceste proiecte și activități să genereze forme de impact cumulativ (să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte sinergice cu proiectul analizat);
- evaluarea semnificației impactului cumulativ (cumularea efectelor cu cele ale altor proiecte existente și/sau aprobate și activități, ținând seama de orice probleme de mediu existente legate de zone cu o importanță deosebită din punctul de vedere al mediului, care ar putea fi afectate, sau de utilizarea resurselor naturale).

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat pe baza matricei de apreciere a semnificației impactului, luând în considerare scenariile cele mai defavorabile cu privire la producerea impactului.

Se are în vedere că efectele considerate nesemnificative atunci când sunt luate individual pot avea un impact semnificativ asupra mediului, atunci când interacționează cu alte efecte.

Efectele cumulate sunt modificările aduse mediului cauzate de o acțiune în combinație cu alte acțiuni; acestea pot apărea din interacțiunea dintre toate proiectele diferite din zonă sau din interacțiunea dintre diferite impacturi din proiectul propus.

3.8. Măsuri de evitare și reducere a impactului

Pentru toate formele de impact unde a fost identificată posibilitatea apariției unui impact semnificativ sau a unui impact moderat au fost propuse măsuri de evitare sau de reducere a impactului.

Măsurile de evitare au fost considerate cele care pot elimina sau reduce drastic probabilitatea de apariție a unui impact semnificativ, iar măsurile de reducere au fost considerate cele care, prin diminuarea magnitudinii modificărilor, pot asigura o reducere a semnificației impactului (de la semnificativ la moderat sau de la moderat la redus).

Măsurile de evitare și reducere care îndeplinesc cerințele de mai sus au fost incluse în tabelul referitor la necesitatea evaluării impactului rezidual.

Alte măsuri de reducere a impactului se regăsesc formulate în cadrul fiecărei secțiuni corespunzătoare evaluării de impact pentru fiecare factor de mediu.

3.9. Impactul rezidual

Impactul rezidual reprezintă o predicție a semnificației impactului în condițiile implementării măsurilor de evitare și reducere, aplicate în cadrul proiectului.

În cadrul proiectului s-a considerat un nivel de eficiență ridicat al fiecărei măsuri propuse.

Eficiența va fi testată prin programul de monitorizare în faza de funcționare.

Evaluarea impactului rezidual s-a realizat pe baza matricei de evaluare a semnificației impactului cu utilizarea aceluiași clase de sensibilitate/senzitivitate și magnitudine prezentate pentru fiecare factor de mediu.

3.10. Monitorizare

Directiva 2011/92/EU amendată de Directiva 2014/52/EU – Anexa IV include: „Măsuri de monitorizare și o descriere care explică măsura în care sunt evitate, prevenite, reduse sau compensate efectele negative semnificative asupra mediului, menționând în special că acestea se aplică atât fazelor de construcție, cât și fazelor operaționale”.

Programul de monitorizare propus a luat în calcul două cerințe principale:

- necesitatea de a evalua eficiența măsurilor de evitare și reducere a impactului;
- necesitatea de a asigura că nivelul prognozat al impacturilor în urma realizării lucrărilor din proiectul propus nu va fi depășit prin construcția și funcționarea acestuia.

Monitorizarea permite luarea în considerare a unor informații relevante suplimentare sau neprevăzute (ex. schimbările climatice sau impactul cumulativ), care să permită implementarea unor măsuri de remediere.

3.11. Schimbări climatice

Schimbările climatice (creșterea temperaturii, modificări ale precipitațiilor, scăderea straturilor de zăpadă și gheață) au loc la nivel global și în Europa, iar unele dintre modificările observate au stabilit recorduri în ultimii ani. Schimbările climatice observate au condus deja la o gamă largă de efecte asupra sistemelor de mediu și asupra societății, efecte importante fiind preconizate și în viitor.

Schimbările climatice pot conduce la creșterea vulnerabilităților existente și la adâncirea dezechilibrelor socio-economice în Europa.

Măsurile de reducere și adaptare la efectele schimbărilor climatice sunt necesare în numeroase domenii, acestea putând contribui la scăderea pagubelor produse de dezastrele naturale și alte efecte ale schimbărilor climatice.

Metoda de evaluare are la bază "Ghidul elaborat de către Uniunea Europeană – Direcția Generală de Acțiuni Climatice (DG – CLIMA) – „Non-paper for Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient”, cerințele sale având aplicabilitate în cadrul proiectului "Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș".

Conform ghidului, în cadrul proiectului, au fost parcurse următoarele etape:

- Identificarea sensibilității proiectului din punct de vedere climatic - a presupus identificarea sensibilității în raport cu o serie de variabile climatice și efecte secundare/riscuri legate de climă. Sensibilitatea proiectului în raport cu variabilele climatice a fost evaluată din punct de vedere al componentelor proiectului, respectiv: bunuri și procese, intrări (alimentare cu apă, energie, altele), ieșiri și interdependete.
- Evaluarea expunerii proiectului - a fost realizată atât din punct de vedere al condițiilor climatice actuale, cât și al celor viitoare în zona de implementare a proiectului. De asemenea este important de identificat și de înțeles, expunerea diferită din punct de vedere al frecvenței și intensității a unor zone geografice la efectele schimbărilor climatice;
- Analiza vulnerabilității - a constat în identificarea variabilelor/hazardelor climatice care pot avea impact asupra proiectului, pe baza sensibilității și expunerii proiectului, atât pentru condițiile actuale, cât și pentru cele viitoare. Acest lucru s-a realizat cu ajutorul unei matrici, în care Vulnerabilitatea = Sensibilitatea * Expunerea;
- Evaluarea riscului - s-a realizat pe baza analizei vulnerabilităților prin identificarea riscurilor și oportunităților asociate vulnerabilităților ridicate și medii. Aceasta a constat în evaluarea probabilității și magnitudinii consecințelor efectelor asociate cu hazardele

identificate în etapa 2, precum și evaluarea importanței riscului pentru succesul proiectului;

- Identificarea opțiunilor de adaptare - a constat în identificarea acelor măsuri care răspund vulnerabilităților și riscurilor identificate în etapele anterioare;
- Evaluarea opțiunilor de adaptare - a fost realizată din punct de vedere al costurilor pentru fiecare dintre măsurile propuse.

Senzitivitatea la schimbările climatice este evaluată pentru componentele proiectului (elementele de infrastructură ale proiectului - linii cf, poduri, terasamente, tuneluri, sisteme de semnalizare și telecomunicații, linii electrice/construcții - clădiri pasageri și angajați, platforme, căi de acces) și servicii (întreținere bunuri, funcționare și siguranță în exploatare - locomotive, vagoane, stâlpi de linii de energie electrică și de susținere/utilizatorii și beneficiile oferite de utilizarea căii ferate).

În concordanță cu prevederile ghidurilor au fost utilizate următoarele clase de sensibilitate:

- ridicată: variabilele climatice/hazardele legate de climă pot avea un impact semnificativ asupra bunurilor și proceselor, intrări, ieșiri și legături de transport;
- medie: variabilele climatice/hazardele legate de climă pot avea un impact minim asupra bunurilor și proceselor, intrărilor și ieșirilor sau altor legături de transport;
- nu este sensibil: variabilele climatice/hazardele legate de climă nu au impact asupra componentelor proiectului.

Analiza expunerii trebuie realizată din punct de vedere al condițiilor climatice actuale, cât și a celor viitoare.

Analiza vulnerabilității constă în identificarea variabilelor climatice sau a hazardelor legate de climă care pot avea un impact asupra proiectului, ținând cont de sensibilitate și expunere, atât pentru condițiile actuale, cât și pentru cele viitoare. Analiza vulnerabilității a fost realizată utilizând matricea din tabelul de mai jos, în care:

Vulnerabilitate = Sensitivitate * Expunere

Figura - Matricea de clasificare a vulnerabilității

Vulnerabilitate	Senzitivitate / Expunere		Nu este expus	Medie	Ridicată
			1	2	4
Nu este sensibil	1	1	2	4	
Medie	2	2	4	8	
Ridicată	4	4	8	16	

Legenda:

Nu este vulnerabil	Vulnerabilitate medie	Vulnerabilitate ridicată
--------------------	-----------------------	--------------------------

Evaluarea riscurilor s-a realizat pentru riscurile identificate în primele trei etape pentru care proiectul are un nivel ridicat sau mediu de vulnerabilitate.

Evaluarea riscurilor permite aprofundarea relației "cauze-efecte" între riscuri și componentele proiectului (tehnice, sociale, ecologice, financiare etc.).

Analiza de risc implică o analiză calitativă/cantitativă a riscurilor (bazată pe judecata experților pentru identificarea hazardelor, consecințelor și riscurilor cheie asociate).

Scopul **evaluării riscului** este de a evalua la un nivel (mai mare) de detaliu probabilitatea și impactul hazardurilor climatice relevante (după cum sunt identificate în

evaluarea vulnerabilității). În final, scopul este de a cuantifica semnificația riscurilor pentru proiect în climatul actual și viitor.

Pentru o serie de hazarduri climatice, se poate preconiza că probabilitatea și impactul vor suferi modificări pe durata de viață a unui proiect major - deoarece încălzirea globală și schimbările climatice se vor accentua.

Figura - Matricea utilizată pentru analiza riscurilor

RISC	Probabilitate / Impact		Nesemnificativ	Minor	Moderat	Major	Foarte ridicat
			1	2	3	4	5
RISC	Rar	1	1	2	3	4	5
	Improbabil	2	2	4	6	8	10
	Moderat	3	3	6	9	12	15
	Probabil	4	4	8	12	16	20
	Aproape sigur	5	5	10	15	20	25

Legendă:

Risc neglijabil	1-3
Risc scăzut	4-7
Risc moderat	8-11
Risc ridicat	12-19
Risc extrem	20-25

Identificarea opțiunilor de adaptare la schimbările climatice constă în identificarea acelor măsuri care răspund la vulnerabilitățile climatice și riscurile care au fost identificate prin aplicarea pașilor anteriori.

4. DESCRIEREA ALTERNATIVELOR REZONABILE

Au fost analizate următoarele alternative:

- Alternativa 0 („do nothing”);
- Alternativa 1 - minimală;
- Alternativa 2 - medie;
- Alternativa 3 – maximală.

Analiza alternativelor rezonabile

ALTERNATIVA „0” (Do nothing)

Varianta nerealizării investiției (Alternativa 0) corespunde alternativei prin care se menține situația existentă, fără reabilitarea liniei de cale ferată, fiind efectuate doar lucrări de întreținere curentă (înlocuirea traverselor uzate, înlocuirea elementelor uzate ale sistemului de fixare a șinei de traverse etc.).

Prezentăm avantajele și dezavantajele Alternativei „0”.

Avantaje:

- Menținerea neschimbată a utilizării terenului în zonele în care sunt propuse lucrări de mentenanță, lucrările se vor desfășura pe amplasamentul existent;

Dezavantaje:

- Se vor menține timpii de parcurs și de călătorie la nivelul actual; starea actuală a infrastructurii nu permite o reducere a acestora;
- Traficul feroviar în condițiile actuale nu poate asigura o eficiență ridicată și nu poate asigura o reducere a impactului asupra componentelor de mediu;
- Pierderea unor surse suplimentare de venit la nivel național.

Alegerea Alternativei „0” nu este în măsură să contribuie la îmbunătățirea calității mediului în zona analizată și nici la îmbunătățirea condițiilor socio-economice.

Neimplementarea proiectului reprezintă alternativa cea mai defavorabilă, principalele argumente fiind următoarele:

- menținerea și chiar accentuarea presiunilor asupra locuitorilor datorate emisiilor atmosferice și de zgomot asociate traficului feroviar actual,
- beneficii importante privind timpul pot fi obținute numai ca urmare a implementării unui proiect de reabilitare a liniei de cale ferată;
- lipsa unei infrastructuri de transport adecvate poate conduce la o stagnare sau chiar un regres al economiei regiunii;
- asigurarea unui trafic feroviar la nivelul exigentelor turiștilor, contribuie la dezvoltarea turismului în zona proiectului, acesta reprezentând o sursă durabilă de venit pentru comunitățile din zonă și dezvoltarea zonei;
- implementarea proiectului va conduce la o dezvoltare a zonei și asigurarea accesului populației din localitățile traversate la o modalitate de deplasare rapidă către centrele urbane.

În concordanță cu cerințele beneficiarului, au fost concepute 3 alternative de traseu pentru reabilitarea liniei de cale ferată:

Alternativa 1: reabilitarea liniei de cale ferată pe amplasamentul existent - fără a părăsi traseul existent și fără dublarea liniei pe anumite sectoare;

Alternativa 2: modificarea traseului pe anumite sectoare și dublarea pe unele zone;

Alternativa 3: modificarea traseului pe o lungime mai mare și dublarea liniei de cale ferată.

Criteriile care au stat la baza propunerii alternativelor de traseu, au fost următoarele:

- sporirea confortului traficului de călători;
- evitarea realizării supralărgirilor și supraînălțărilor, impuse de instrucțiile în vigoare,
- pentru majoritatea curbelor de pe traseul existent;
- reducerea cheltuielilor de întreținere, pe timpul exploatarei liniei de cale ferată;
- evitarea zonelor restrictive datorate siturilor arheologice, amplasate în vecinătatea liniei de cale ferată, precum și a ariilor naturale protejate;
- evitarea zonelor populate, cu o densitate semnificativă a construcțiilor existente;
- optimizarea suprafețelor de teren ce ar trebui expropriate;
- reducerea, la maxim, a numărului și complexității lucrărilor de artă (poduri, pasaje, tuneluri etc.) și a devierilor de cursuri de apă, ale râurilor din vecinătatea căii ferate, lucrări ce sunt necesare pentru realizarea alternativelor de traseu propuse;
- afectarea, la minim, a circulației trenurilor pe perioada de execuție a lucrărilor propuse;
- timpul parcurs pe fiecare alternativă propusă.

Pentru analiza impactului asupra mediului pentru fiecare alternativă propusă au fost utilizate anumite criterii:

- biodiversitate – intersecția cu arii protejate, rezervații naturale (specii de floră și faună protejate);
- intersecția cu corpurile de apă de suprafață;
- impactul asupra proprietăților rezidențiale (locuințelor);
- așezări umane – demolări;

- disconfortul generat de execuția lucrărilor, exprimat prin durata execuției acestora;
- impactul asupra terenului din zona proiectului, exprimat prin suprafața de teren expropriat pentru proiect (teren ocupat suplimentar de proiect);
- planificare și dezvoltare, exprimat prin impactul asupra proiectelor dezvoltate în regiune, în paralel cu proiectul analizat;
- schimbări climatice – intersecția cu zonele de risc din punct de vedere al schimbărilor climatice.

Alternativa 1: Mentținerea traseului actual al liniei de cale ferată între Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș

Linia existentă și stațiile existente se vor reabilita la standardele tehnice ale proiectului, fără dublarea liniei simple, fără variante de traseu și fără nici o schimbare a declivităților existente, care ajung la 32 ‰.

Alternativa 1, nu respectă standardele impuse Proiectului (ale Coridorului) și cerințele privind exploatarea trenurilor, stabilite prin Studiul Coridorului.

Din acest motiv consideram că această alternativă nu poate fi considerată alternativă fezabilă.

Alternativa 1 nu este în măsură să contribuie la îmbunătățirea calității mediului în zonă și nici la îmbunătățirea condițiilor socio-economice, reprezentând alternativa cea mai defavorabilă.

Alternativa 2: În această alternativă, caracteristica tehnica principală este reprezentată de declivitatea maximă de 18‰. Aceasta permite o circulație a trenurilor de maxim 1100-1200 tone, cu tracțiune unică, trenurile excepționale necesitând tracțiune dublă și dublarea liniei de cale ferată, cu excepția zonei dunărene și a zonelor dintre Drobeta Turnu Severin Est - Iablanița și Teregova – Slatina Timiș.

Selectarea Alternativei 2 pe baza criteriilor menționate asigură traficul pe calea ferată în condiții de siguranță, la nivelul standardelor actuale și un impact redus asupra componentelor de mediu.

Soluțiile adoptate contribuie la reducerea impactului asupra mediului natural și prezintă o serie de avantaje, astfel:

- dublarea liniei de cale ferată, pe anumite sectoare, se va realiza astfel încât să se evite ocuparea suplimentară de terenuri în zone sensibile din punct de vedere al mediului;
- traversarea zonelor sensibile (arii Natura 2000, arii naturale protejate de interes național, suprafețe împădurite) prin tuneluri asigurând astfel o reducere a fragmentării habitatelor și creșterea permeabilității infrastructurii de transport;
- diminuarea suprafețelor de teren ocupate prin reducerea lungimii traseului liniei de cale ferată;
- asigurarea unui trafic în condiții de siguranță reducând astfel riscul unor situații accidentale cu impact asupra factorilor de mediu;
- adoptarea unor soluții de reabilitare a podurilor, podețelor și viaductelor cu impact cât mai redus asupra corpurilor de apă;
- reducerea consumului de resurse și o creștere a eficienței prin utilizarea panourilor fotovoltaice în stații și halte precum și utilizarea iluminatului de tip LED;
- plantarea de arbori și arbuști pentru reducerea nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră.

În urma analizei din punct de vedere al tuturor criteriilor analizate, rezultă că Alternativa 2 poate rezolva principalele probleme legate de traficul feroviar și componenta

strategică a acestei secțiuni.

Alternativa 2 include variante de traseu esențiale pentru atingerea standardelor minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

Alternativa 3: caracteristica principală - declivitate maximă 15‰ (standardul AGC-AGTC pentru liniile reabilite) poate permite circulația trenurilor cu tracțiune simplă cu un tonaj de 1500 tone. Pentru trenurile cu tonaj mai mare se va asigura tracțiune dublă.

În această alternativă, pe lângă variantele de traseu studiate la Alternativa 2, au fost adăugate și alte variante de traseu ce sunt definite ca o prioritate medie în cadrul proiectului.

Această alternativă propune un traseu nou în interiorul arealelor ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei precum și în interiorul limitelor rezervațiilor Gura Văii Vârciorova, Cracul Crucii, Fata Virului, Dealul Duhovnei.

Realizarea acestei alternative implică un impact negativ semnificativ asupra integrității ariilor de interes comunitar și național.

Prin îmbunătățirea razelor, traseul Alternativei 3 se suprapune cu suprafețe mai mari de intravilan din localitățile aflate în vecinătatea liniei de cale, conducând astfel la apariția unui impact negativ asupra componentei sociale ca urmare a lucrărilor de demolare și strămutare a unui număr mare de locuitori.

Costul de investiție al Alternativei 3 rezultă la o valoare mare din punct de vedere financiar și deci nu este fezabilă din punct de vedere financiar și economic.

Prezentăm în figura de mai jos cele trei alternative studiate.

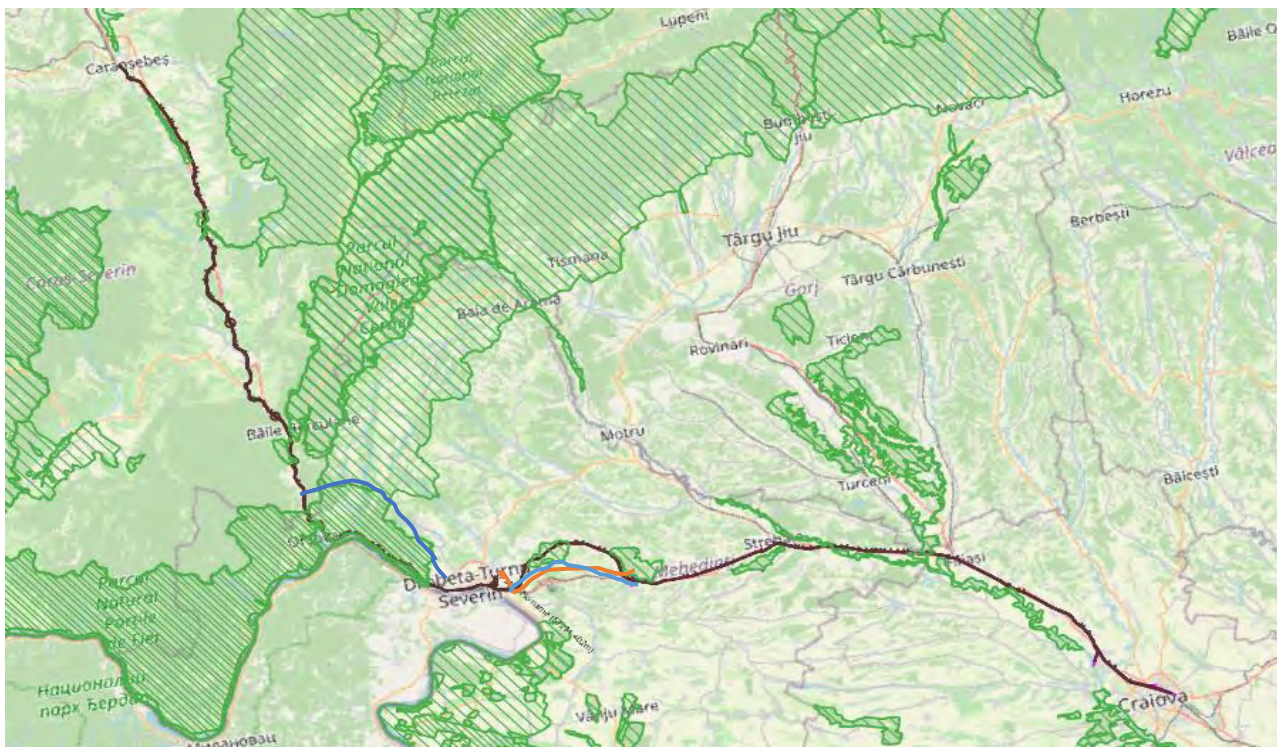


Figura - Alternativele de traseu studiate

- Alternativa 1
- Alternativa 2 (selectata)
- Alternativa 3

Concluziile analizei alternativelor:

Alternativa 1

Alternativa 1 nu respecta standardele impuse unui coridor de cale ferată și cerințele privind exploatarea trenurilor, stabilite pentru un coridor.

Nu rezolvă problemele din zonele cu risc hidro-geologic ridicat și problemele de tracțiune a trenurilor datorate declivității ridicate.

Traseul liniei existente de cale ferată între Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș intersectează 8 situri Natura 2000, 7 situri de interes național, 1 sit Ramsar și 1 Parc natural altele 3 situri Natura 2000 și respectiv 12 situri de interes național aflându-se în vecinătate.

Alternativa 2

Alternativa 2 include variante de traseu esențiale pentru atingerea standardelor minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

Traseul liniei proiectate de cale ferată între Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș intersectează un număr de 26 corpuri de apă de suprafață, 9 arii naturale protejate de interes comunitar aparținând rețelei Natura 2000, nouă arii naturale protejate de interes național.

Alternativa 3

Din punct de vedere al impactului asupra mediului Alternativa 3 reprezintă cea mai dezavantajoasă alternativă dintre cele studiate, din cauza lucrărilor de îmbunătățire a razelor pe cea mai mare lungime a traseului cf existent.

Îmbunătățirea razelor implică ocuparea unor suprafețe de terenuri noi, cu categorii de utilizare sensibile (curți construcții, păduri și pășuni).

Totodată, această alternativă propune un traseu nou în interiorul arealelor ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei precum și în interiorul limitelor rezervațiilor Gura Văii Vârciorova, Cracul Crucii, Față Virului, Dealul Duhovnei.

Realizarea acestei alternative implică un impact negativ semnificativ asupra integrității ariilor de interes comunitar și național.

Prin îmbunătățirea razelor, traseul Alternativei 3 se suprapune cu suprafețe mai mari de intravilan din localitățile aflate în vecinătatea liniei de cale, conducând astfel la apariția unui impact negativ asupra componentei sociale ca urmare a lucrărilor de demolare și strămutare a unui număr mare de locuitori.

Valoarea investiției în cazul Alternativei 3 este foarte mare, aceasta nefiind fezabilă nici din punct de vedere financiar și economic.

Ca urmare a analizelor tuturor criteriilor de mediu a fost aleasă Alternativa 2, aceasta având un impact mai redus asupra componentelor de mediu evitându-se astfel construcția unor elemente noi în zona de intersecție a traseului cu arealele Natura 2000 și rezervațiile situate în zona Dunării.

Alternativa 2 este alternativa «recomandată»

În urma analizei celor trei alternative, Beneficiarul a avizat favorabil Alternativa 2 de traseu, conform rezultatelor analizei multicriteriale.

5. DESCRIEREA ASPECTELOR RELEVANTE ALE STĂRII ACTUALE ALE MEDIULUI

5.1. Apa/corpuri de apă

5.1.1. Apă de suprafață

Din punct de vedere administrativ, traseul căii ferate cuprins între Craiova și Caransebeș se află sub autoritatea a două entități distincte pentru gospodărirea apelor:

- Administrația Bazinală de Apă Jiu;
- Administrația Bazinală de Apă Banat.

Din punct de vedere hidrologic traseul caii ferate intersectează pe teritoriul județului Dolj bazinul hidrografic al râului Jiu, afluenții Amaradia și Brădești precum și râul Jiu.

Pe teritoriul județului Mehedinți traseul liniei de cale ferată intersectează cursurile de apă de suprafață: râul Motru, Hușnița (afluent al râului Motru), Topolnița (în apropierea orașului Drobeta-Turnu Severin) și Cerna (în zona orașului Orșova).

Pe teritoriul județului Caraș-Severin tronsonul de cale ferată se înscrie pe culoarul Timiș-Cerna.

Un factor hidrologic important care afectează terasamentul căii ferate sunt torenții activi din zona de munte. Astfel, în cazul unor cantități mari de precipitații căzute într-un interval scurt de timp, s-au creat torenți care prin puterea lor distructivă au rupt terasamentul căii ferate sau au produs eroziuni.

Traseul caii ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș intersectează 26 corpuri de apă de suprafață.

Corpurile de apă de suprafață intersectate de traseul căii ferate Craiova-Caransebeș sunt atât de tip natural (râu natural), cât și puternic modificat.

Majoritatea corpurilor de apă intersectate prezintă o stare/potențial ecologic(ă) Bun(ă).

Din punct de vedere al stării chimice, toate corpurile de apă de suprafață prezintă o stare chimică Bună conform datelor disponibile în Planurile de management ale bazinelor hidrografice Jiu și Banat.

Corpurile de apă intersectate de traseul liniei de cale ferată, starea/potențialul ecologic și starea chimică a acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel - Corpuri de apă de suprafață intersectate de traseul proiectului - Starea ecologică și starea chimică

Nr. crt.	Nume corp de apă	Cod corp	Categorie corp de apă	Tipologie	Stare/ Potențial	Starea ecologică/ potențialul ecologic	Starea chimică
Bazin hidrografic Jiu							
1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	RW	RO04	S	4	2
2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119	RW	RO19	S	2	2
3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117	RW	RO19	S	2	2
4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	RW	RO19CAPM	P	2	2
5.	Frațoștița - izvor - cf.Jiu	RORW7.1.36a_B113	RW	RO19	S	2	2
6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1._B57	RW	RO10*	S	2	3
7.	Stângăceaua - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	RW	RO06	S	2	2
8.	Motru-confil.Jirov conf.Jiu	RORW7.1.36_B100	RW	RO10*	S	3	2
9.	Slătinic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	RW	RO06	S	2	2
10	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a	RW	RO06	S	3	2
11	Baran-izvor-cf.Dunărea	RORW14.1.23a_B157	RW	RO19	S	2	2
12	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155	RW	RO04	S	4	2
13	Jidostita – Izvor_cf. Dunărea	RORW14.1.22._B153	RW	RO01	S	2	2
14	Dunărea – Portile de Fier 1	RORW14.1_B1	LW	ROLA03	P	3	2
Bazin hidrografic Banat							
15	Sacherștița	RORW6.2.15_B1	RW	RO01CAPM	S	3	2
16	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1	RW	RO01	S	2	2
17	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	RW	RO05CAPM	S	3	2
18	Sverdinul Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1	RW	RO01	S	2	2
19	Belareca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1	RW	RO01	S	3	2
20	Criva	RORW5.2.4_B1	RW	RO17	S	2	2
21	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2	RW	RO01CAPM	P	2	2
22	Timis_cf. Fenes_cf Sebes	RORW5.2._B3	RW	RO05	S	3	2
23	Sadovița	RORW5.2.7a_B1	RW	RO01	S	2	2
24	Ilova	RORW5.2.9_B1	RW	RO01	S	3	2
25	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1	RW	RO17	S	2	2
26	Bolvașnița + afluenți	RORW5.2.15_B1	RW	RO01	S	3	2

Legendă:

RW = Râu natural

RO01CAPM – RO19CAPM – râuri puternic modificate

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

LW – lac natural/lac de acumulare

S = Stare; P = Potențial;

Stare/Potențial ecologica/ecologic:

2- stare buna/potențial bun,

3 - stare moderata/potențial moderat,

4 – stare slaba/potențial slab

Stare chimica:

2 - buna,

3 - nu se atinge starea buna.

Tabel – Lucrările propuse în cadrul proiectului pe corpurile de apă traversate de linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș

Nr crt	Denumire corp apa	Cod corp apa	Lucrări proiectate
1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	înlocuirea podurilor existente cu poduri noi, lucrări hidrotehnice de protecție a podului
2.	Bradesti – izv-cf Jiu	RORW7.1.41_B119	nu sunt prevazute lucrări hidrotehnice în albie sau pe maluri.
3.	Racari – Izvor - cf Jiu	RORW7.1.39_B117	înlocuirea podețului cu un podeț nou din beton armat pereu din beton în podeț, saltea din anrocamente, decolmatare și profilare albie
4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	înlocuirea podețului existent cu un podeț nou din beton armat, pereu din beton în podeț, saltea din anrocamente; decolmatare / profilare albie
5.	Fratosita – Izv – Cf. Jiu	RORW7.1.36a_B113	înlocuirea podului existent cu un pod nou, coborarea talvegului protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno.
6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1_B57	înlocuirea podului existent cu un pod nou, înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cat si pe mal, protecția infrastructurii cu anrocamente
7.	Stangaceaua – Izvor – cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	înlocuirea podului existent cu un pod nou, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno
8.	Motru confl Jirov conf Jiu	RORW7.1.36_B100	reabilitarea podului existent (km.pr.304+112) și realizarea unui tablier nou; reabilitarea a suprastructurii existente podului km.pr.304+121; înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cat si pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente
9.	Slatinic – Izvor – cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	podului existent cu un pod nou, demolarea amenajării existente, protecția malurilor cu saltele din gabioane.
10	Husnita – cf. Zagaia –cf Motru si afluentii Garnita si Pesteanca II	RORW7.1.36.11_B104a	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.314+328), protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno; înlocuirea podului existent cu un pod nou (km. pr.320+462), curățare sedimente din substratul albiei în zona podului; înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.325+949), protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno; înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.331+183); realizarea unui pod nou (km.pr.333+523)
11	Baran – izvor_cf Dunarea	RORW14.1.23a	viaduct nou (km.355+642) - 18 deschideri de 50 m.
12	Topolnita-loc.Izvorul Barzii_cf Dunare si afluent Plesuva	RORW11.1.23_B155	înlocuirea podului existent cu un pod nou, înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cat si pe mal. protecția infrastructurii: anrocamente.
13	Jidostita – Izvor_cf. Dunarea	RORW14.1.22_B153	reabilitarea suprastructurii viaductului și a infrastructurii din beton.
14	Dunarea – Portile de Fier 1	RORW14.1_B1	înlocuirea tablierului podului existent cu unul nou (km.pr.381+099) infrastructura podului va fi reabilitata; înlocuirea podului existent cu un pod nou (km. pr.381+556), infrastructura existenta va fi reabilitata
15	Sacherstita	RORW6.2.15_B1	curățarea substratul albiei în zona podului existent
16	Jardastita Mare + Afluentii	RORW6.2.13_B1	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.399+703), protecția malurilor cu saltele din gabioane, curățarea substratul albiei
17	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.409+396), protecția infrastructurii cu anrocamente. înlocuirea infrastructurii podului în albie (km.pr.408+609), protecția a infrastructurii cu anrocamente

18	Sverdinul Mare +Afluentii	RORW6.2.12.5_B1	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.410+132), realizarea culeelor în albie; protecția infrastructurii: anrocamente, protecția malurilor cu saltele din gabioane.
19	Belareca_Izv_cf Mehadica+Afluentii	RORW6.2.12._B1	înlocuirea podului existent (km.413+885) cu un pod nou (km.pr.413+355) înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; protecția infrastructurii; înlocuirea podului existent (km.414+199) cu un pod nou (km.pr.413+666), protecția infrastructurii cu anrocamente înlocuirea podului existent (km.414+558) cu un pod nou (km.pr.414+035), protecția infrastructurii podului cu anrocamente, realizarea unui pod nou (km.pr.426+993), curățare substrat albie; realizarea unui pod nou (km.pr.427+242), protecția malurilor cu saltele din gabioane, curățare substrat albie, corecția albiei; viaduct nou (km.pr.427+619), protecția malurilor cu saltele din gabioane, corecția albiei, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pilelor: curățare substrat albie; înlocuirea podului existent (km.431+057) cu un pod nou (km.pr.430+609), protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno, curățare substrat albie; realizarea unui pod nou (km. pr. 432+299) protecție maluri cu saltele din gabioane tip Reno, curățare substrat albie; realizarea unui pod nou km.pr.432+681), protecția maluri cu saltele din gabioane tip Reno, curățare substrat albie realizarea unui pod nou (km.pr.433+290), protecție maluri cu saltele din gabioane tip Reno, curățare substrat albie
20	Criva	RORW5.2.4_B1	înlocuirea podului existent (km.442+796) cu un pod nou (km.pr.441+910), protecție maluri cu saltele din gabioane tip Reno, curățare substrat albie
21	Timis_Ac.Trei Ape_cf .Fenes	RORW5.2._B2	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.443+066), protecția infrastructurii cu anrocamente; înlocuirea podului existent (km.446+709) cu un pod nou (km.pr.445+799) , protecția infrastructurii cu anrocamente; înlocuirea podului existent (km.448+100) cu un pod nou (km.pr.447+225) înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; protecția infrastructurii cu anrocamente
22	Timis_cf Fenes_cf Sebes	RORW5.2._B3	înlocuirea podului existent (km.450+855) cu un pod nou (km.pr.449+977), protecția infrastructurii anrocamente; înlocuirea podului existent (km.451+403) cu un pod nou (km.pr.450+520), protecția infrastructurii cu anrocamente înlocuirea podului existent (km.454+097) cu un pod nou (km.pr. 453+166) înlocuirea infrastructurilor podului în albie; anrocamente de protecție a infrastructurii, curățare substratului albiei, înlocuirea podului existent (km.471+856) cu un pod nou (km.pr.470+981); curățarea substratului albiei.
23	Sadovita	RORW5.2.7a_B1	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.454+426), protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno, curățarea substratului albiei
24	Ilova	RORW5.2.9_B1	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.458+468), protecția malurilor cu saltele din gabioane, curățarea substratului albiei.
25	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1	înlocuirea podului existent cu un pod nou (km.pr.461+197), protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno, curățare substrat albie, coborare talveg.
26	Bolvasnita si afluentii	RORW5.2.15_B1	dezafectarea podului existent și realizarea unui pod nou (km.pr.465+327), protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno, curățare sedimente din substratul albiei.

Pe lângă corpurile de apă traversate de linia de cale ferată, prezentate în tabelul de mai sus, mai există o serie de cursuri de apă (raul Almăjului, Cătinelor, Pietrisului, Balta Galbenă, Voienișca, Fantana Pătarca, Zegaia, Padina Scarpiei, Ada Kaleh, Stamati, Vălișoara s.a.) pe care proiectul le traversează și unde au fost propuse lucrări de înlocuire a podurilor, lucrări de apărări de maluri (ex. protecția malurilor cu saltele de gabioane), curățarea sedimente din substratul albiei, curățarea vegetației de pe maluri în zona lucrărilor la pod.

5.1.2. Apa subterană

În general adâncimea pânzei acvifere scade de la nord către sud: 20-30 m pe platourile și dealurile piemontane, 2-20m pe terasele Dunării din câmpia Olteniei, 2-5 m în Lunca Dunării.

Variația adâncimii pânzei freatice se datorează neuniformității grosimii orizonturilor permeabile, precum și neuniformității reliefului.

În zona de podiș și câmpie înaltă, apele subterane se găsesc în straturi acvifere situate la adâncimi de 20-80 m. În zona de câmpie apar izvoare de terasă cu debite mari.

Traseul căii ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș traversează 8 corpuri de apă subterane, prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Corpurile de apă subterană traversate de linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin Caransebeș, bazinul hidrografic și codul acestora

Nr. crt.	Bazin hidrografic	Denumire corp de apă subterană	Codul corpului de apă subterană
1.	Jiu	Vârciorova-Nadanova-Ponoarele (Podisul Mehedinti)	ROJI04
2.	Jiu	Lunca și terasele Jiului și afluenților săi	ROJI05
3.	Jiu	Lunca și terasele Dunării (Calafat)	ROJI06
4.	Jiu	Oltenia	ROJI07
5.	Banat	Lugoj	ROBA04
6.	Banat	Cerna-Câmpușel (Munții Cernei-Munții Mehedinți)	ROBA14
7.	Banat	Banat	ROBA18
8.	Argeș	Vestul Depresiunii Valahe	ROOT13

Corpul de apă subterană ROOT13 – Vestul Depresiunii Valahe

Fiind corp de apă de adâncime, acesta prezintă vulnerabilitate redusă la poluare ca urmare a adâncimilor mari la care se situează acviferele economic exploatabile și a presiunilor hidrodinamice existente. Nu sunt surse de poluare care să afecteze starea calitativă a corpului de apă subterană.

În Planul de management al spațiului hidrografic Olt se menționează ca monitorizările efectuate prin foraje și izvoare au evidențiat depășiri ale standardului de calitate pentru azotați și față de valorile prag la amoniu și la fosfați.

Corpul de apă subterană (ROOT13) este în stare chimică bună datorită faptului că la niciun parametru nu se constată depășiri ale suprafețelor afectate mai mari de 20% din suprafața întregului corp de apă subterană.

Corpul de apă subterană prezintă stare cantitativă Bună (B) și stare chimică bună (B).

Corpul de apă subterană ROJI04 Vârciorova – Nadanova - Ponoarele

Cea mai mare parte a suprafeței este acoperită de păduri ceea ce indică lipsa unui impact determinat de sursele de poluare de la suprafață.

Conform datelor prezentate în Planul de management Starea chimică a acestui corp de apă, din informațiile extrase din Planul de Management Bazinal a fost determinată pe baza indicatorilor de calitate rezultați prin monitorizarea a 3 izvoare. Nu s-au înregistrat depășiri ale valorilor prag, astfel că starea chimică a corpului de apă subterană ROJI04 este considerată bună.

Corpul de apă subterană ROJI05 Lunca și terasele Jiului și afluenții săi

Cea mai mare parte a suprafeței este ocupată de terenuri cultivate. Dacă pe aceste suprafețe se practică o agricultură intensivă și se aplică fertilizatori este posibil ca aceștia să aibă un impact negativ asupra stării calitative a corpului de apă.

Alte surse de poluare care afectează starea calitativă a acestui corp de apă subterană sunt poluările determinate de unități din industrie și poluarea cauzată de activitățile agricole și zootehnice la Brănești, Brădești, Cârcea, Bucovăț, Iezureni etc.

Calitatea apei subterane din corpul de apă subterană ROJI05 a fost urmărită prin foraje, care aparțin Rețelei Hidrogeologice Naționale, dar și foraje pentru urmărirea poluării apelor freatice situate în zona platformei industriale Ișalnița. Datorită faptului că se constată depășiri mai mari de 20% din suprafața corpului de apă subterană la azotați (21%) se consideră ca starea chimică a acestui corp de apă este slabă.

Corpul de apă subterană ROJI06 Lunca și terasele Dunării (Calafat)

Cea mai mare parte este acoperită de terenuri agricole. În cazul în care pe aceste suprafețe se practică o agricultură intensivă și se aplică fertilizatori este posibil ca aceștia să determine un impact negativ asupra stării calitative a corpului de apă. Au fost identificate ca surse de poluare unitățile industriale de la Drobeta Turnu Severin și Porțile de Fier. Din analiza făcută pe baza datelor de monitorizare aparținând Rețelei Hidrogeologice Naționale au rezultat depășiri ale valorilor prag la NH₄ și fosfați, precum și pentru standardul de calitate la NO₃. Datorită faptului că se constată depășiri mai mari de 20% din suprafața corpului de apă subterană la azotați (31%) se consideră ca starea chimică a acestui corp de apă este slabă.

Corpul de apă subterană (de adâncime) ROJI07 Oltenia

Corpul de apă subterană de adâncime având depozite acoperitoare consistente, nu este afectat de surse de poluare de la suprafață.

Din datele prezentate în Planul de management rezultă că au fost identificate depășiri ale valorilor de prag stabilite pentru acest corp la amoniu și fosfați, precum și ale standardului de calitate pentru NO₃. Deoarece la niciun parametru suprafața cu depășiri nu excede 20% din suprafața corpului de apă subterană, se consideră că starea chimică este bună.

Corpul de apă subterană ROBA04 Lugoj

Corpul de apă subterană freatică este înmagazinat în depozite poros-permeabile aluviale și fluvio-lacustre de vârstă cuaternară.

Acest corp de apă are un strat acoperitor constituit din situri nisipoase-argiloase, loessuri, rar argile (grosime 3-5 m) și o infiltrație eficientă de 30-60 mm coloană de apă;

Chimismul apelor variază de la bicarbonat-calcic-magnezian la bicarbonat-calcic-sulfat-magnezian, clorosodic la sulfat-sodic-bicarbonat-calcic sau bicarbonat-sodic.

Corpul de apă subterană ROBA14 – Cerna – Câmpușel (Munții Cernei – Munții Mehedinți)

Corpul de apă subterană Cerna – Câmpușel, din Munții Cernei și Munții Mehedinți, este de tip carstic-fisural, fiind acumulat în calcare, marnocalcare, gresii și conglomerate.

Depozitele jurasic-cretacice acvifere prezintă numeroase forme carstice, insurgente și cursuri de apă subterană. Depozitele sunt parțial neacoperite, parțial acoperite de sol, șisturi cristaline sau depozite cuaternare. Analizele chimice efectuate în cadrul monitorizărilor aparținând Rețelei Hidrogeologice Naționale arată că nu există depășiri ale valorilor de prag la niciun indicator analizat. Acest corp de apă subterană se dezvoltă în zonă montană, unde există o protecție naturală împotriva unor activități antropice potențial poluante, se consideră că acesta se află în stare bună din punct de vedere chimic.

Corpul de apă subterană ROBA18 Banat

Corpul de apă subterană de adâncime este acumulat în depozite poroase fluvio-lacustre. Strat acoperitor este format din corpurile de ape freatice, ceea ce-i conferă un tampon protector la poluarea de suprafață. Alimentarea complexului acvifer se face direct prin infiltrarea precipitațiilor atmosferice în ariile de aflorare din zona piemontană din est și, prin drenarea apelor freatice sau superficiale în zonele de contact direct.

Acest corp de apă subterană de adâncime constituie sursa de alimentare cu apă a multor localități situate pe suprafața acestui corp de apă.

Stratele acvifere, aflate la adâncimi mai mari de 120 m, sunt constituite aproape în exclusivitate din nisipuri fine și medii, de vârstă pannonian superior-pleistocenă.

5.1.3. Zone protejate

Lista zonelor protejate aferente fiecărui corp de apă pe care se va amplasa proiectul

Zonele protejate aflate în dependență cu corpurile de apă de suprafață în cadrul Planurilor de management ale spațiilor hidrografice Jiu și Banat, sunt prezentate în tabelul următor, pentru fiecare corp de apă intersectat de traseul căii ferate Craiova- Drobeta Turnu Severin - Caransebeș:

Tabel - Zonele protejate aferente fiecărui corp de apă

Nr.crt.	Nume corp de apă	Cod corp	Zone protejate
<i>Bazin hidrografic Jiu</i>			
1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	-
2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
5.	Fratoștița - izvor - cf.Jiu	RORW7.1.36a_B113	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1._B57	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
7.	Stangaceaua – Izvor – cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	-
8.	Motru-confil.Jirov-conf.Jiu	RORW7.1.36_B100	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0366 Râul Motru
9.	Slătinic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	-
10.	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a	-
11.	Baran-izvor-cf.Dunărea	RORW14.1.23a_B157	-
12.	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155	-
13.	Jidostita – Izvor_cf. Dunarea	RORW14.1.22._B153	Parc Natural Portile de Fier, Sit Ramsar RORMS0006 Portile de Fier, ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei
14.	Dunărea – Porțile de Fier 1	RORW14.1._B1	Parc Natural Portile de Fier, Sit Ramsar RORMS0006 Portile de Fier, ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei

Bazin hidrografic Banat			
15.	Sacherștița	RORW6.2.15_B1	-
16.	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1	-
17.	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	ROSCI0069 Domogled Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled Valea Cernei, Specii acvatice importante economic - Pești
18.	Sverdinel Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane); Specii acvatice importante economic - Pești
19.	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1	ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled Valea Cernei, Specii acvatice importante economic – Pești
20.	Criva	RORW5.2.4_B1	-
21.	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane), ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, Specii acvatice importante economic - Pești
22.	Timiș_cf Fenes_cf Sebes	RORW5.2._B3	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane) ROSCI0284 Cheile Teregovei, Specii acvatice importante economic - Pești
23.	Sadovița	RORW5.2.7a_B1	-
24.	Ilova	RORW5.2.9_B1	ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
25.	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1	-
26.	Bolvașnița + afluenți	RORW5.2.15_B1	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane) ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca Specii acvatice importante economic – Pești

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

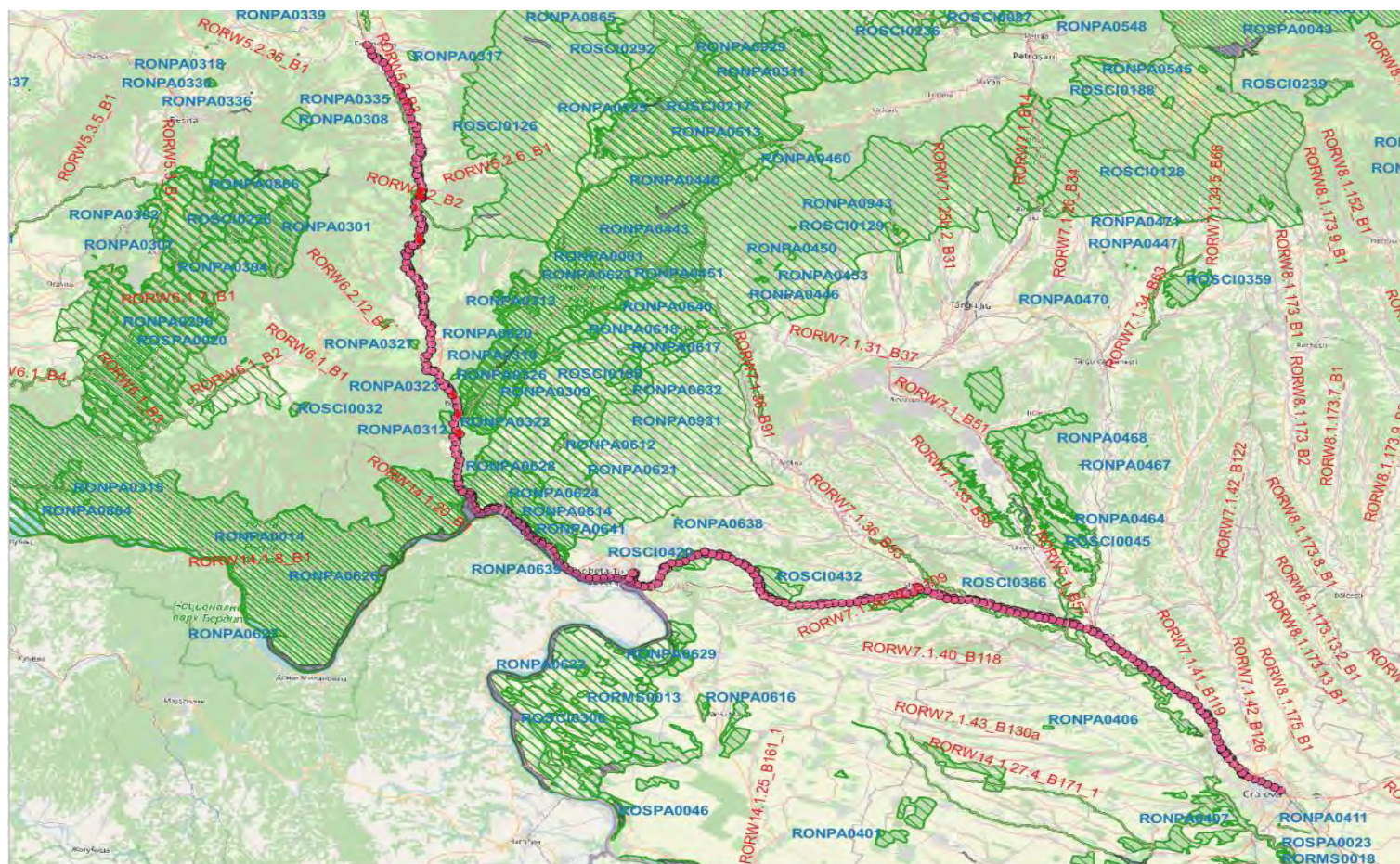


Figura -Traseul liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș in raport cu arile naturale protejate si corpurile de apa de suprafata

Zonele protejate desemnate pe corpurile de apă de subterană sunt prezentate în tabelul următor, pentru fiecare corp de apă intersectat de traseul căii ferate.

Tabel - Zonele protejate asociate corpurilor de apă subterană

SH	Nr. crt.	Cod	Corp de apă	Tip corp de apă	Zonă protejată
Jiu	1.	ROJI04	Vârciorova – Nadanova - Ponoarele (Podisul Mehedinți)	Mixt (freatic și de adâncime)	ROSCI0206 Portile de Fier
	2.	ROJI05	Lunca și terasele Jiului și afluenților săi	freatic	ROSCI0362 Raul Gilort, ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0129 Nordul Gorjului de Vest, ROSCI0366 Raul Motru
	3.	ROJI06	Lunca și terasele Dunării (Calafat)	freatic	ROSCI0011 Braniștea Catârilor, ROSCI0039 Ciuperceni – Desa, ROSCI0299 Dunarea la Gârla Mare – Maglavit, ROSCI0173 Pădurea Stârmina, ROSCI0306 Jiana, ROSCI0403 Vânju Mare, ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0202 Silvestepa Olteniei
	4.	ROJI07	Oltenia	de adancime	-
Banat	5.	ROBA04	Lugoj	freatic	ROSCI0126 Munții Țarcu, ROSCI0292 Coridorul Rusca Montană – Țarcu – Retezat, ROSCI0355 Podișul Lipovei – Poiana Ruscă, ROSCI0109 Lunca Timișului, ROSCI0336 Padurea Dumbrava, ROSCI0385 Raul Timis între Rusca și Prisaca
	6.	ROBA14	Cerna-Câmpușel (Munții Cernei-Munții Mehedinți)	freatic	ROSCI0069 Domogled Valea Cernei
	7.	ROBA18	Banat	de adancime	-
Arges	8.	ROOT13	Vestul Depresiunii Valahe	de adâncime	-

SH – spațiul hidrografic

În scopul identificării calității actuale a apelor de suprafață din zona proiectului, au fost prelevate probe din cursurile de apă intersectate de calea ferată.

Pentru probele de apă de suprafață au fost efectuate încercări de laborator din punct de vedere al indicatorilor: pH, consum biochimic de oxigen la 5 zile (CBO₅), consum chimic de oxigen (CCO-Cr), detergenți, mangan, cadmiu, cupru, crom total, nichel, plumb și zinc.

Raportarea rezultatelor s-a făcut conform limitelor prevăzute în Ordinul nr.161/2006.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

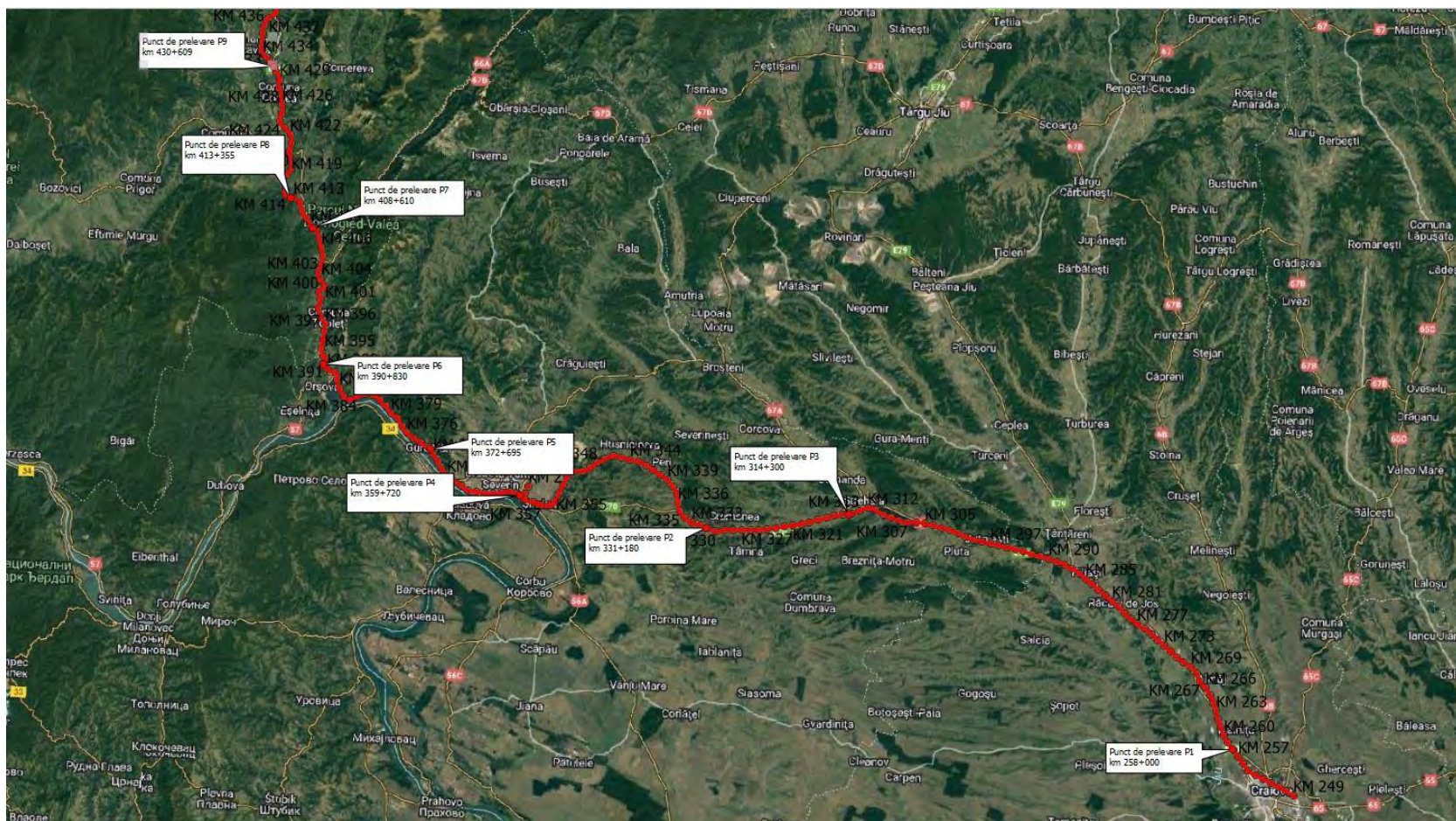


Figura - Harta de amplasare a punctelor de prelevare a probelor de apă de suprafață – partea I a

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

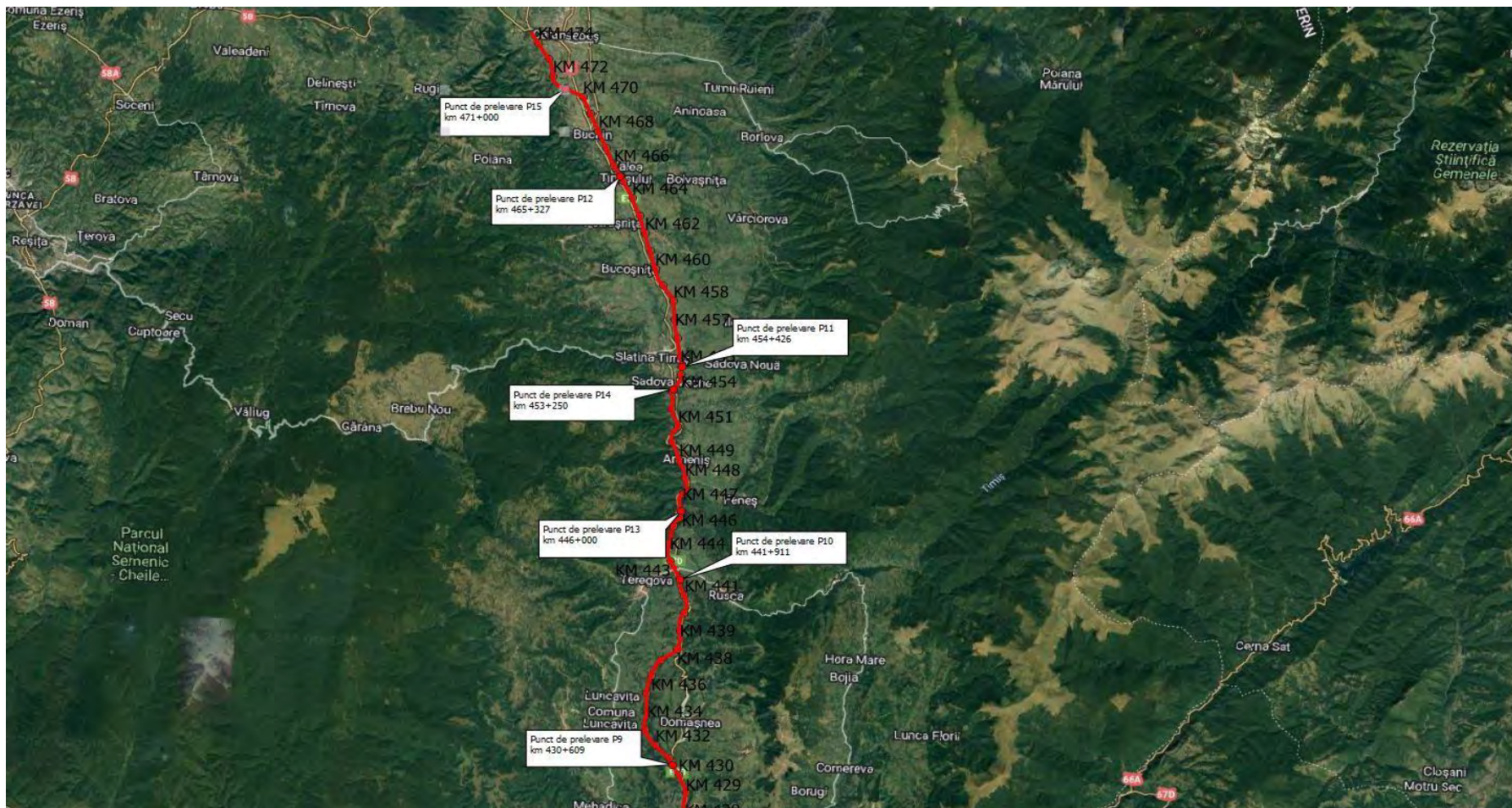


Figura - Harta de amplasare a punctelor de prelevare a probelor de apă de suprafață - partea II a

Tabel – Valori limită maximă admisibile ale indicatorilor conform Ordinului nr.161/2006

Nr. crt.	Indicator analizat	Limite maxime admisibile ale poluanților în apele de suprafață conform Ordinului 161/2006				
		Clasa I	Clasa II	Clasa III	Clasa IV	Clasa V
1.	pH	6,5-8,5				
2.	CCO-Cr	10	25	50	125	>125
3.	CBO5	3	5	7	20	>20
4.	Detergenti	0,1	0,2	0,3	0,5	>0,5
5.	Mangan	0,05	0,1	0,3	1	>1
6.	Cadmiu	0,005	0,001	0,002	0,005	>0,005
7.	Cupru	0,02	0,03	0,05	0,1	>0,1
8.	Crom total	0,025	0,05	0,1	0,25	>0,25
9.	Nichel	0,01	0,025	0,05	0,1	>0,1
10.	Plumb	0,005	0,01	0,025	0,05	>0,050
11.	Zinc	0,1	0,2	0,5	1	>1

Tabel – Valori ale concentrațiilor de poluanți determinate în cursurile de apă de suprafață traversate de linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș

Puncte de prelevare		Indicatori / unitatea de măsura și valori determinate										
		pH	CCO-Cr	CBO ₅	deterg	Mn	Cd	Cu	Cr _{tot}	Ni	Pb	Zn
		unit pH	mgO ₂ /l	mgO ₂ /l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l
Raul Amaradia	km.258+000 (P1)	7,2	48	2,10	0,051	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
Raul Husnita	km.331+180 (P2)	7,7	40,32	1,75	0,035	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
	km.314+300 (P3)	7,9	<30	1,9	0,081	0,2	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
Raul Topolnita	km.359+720 (P4)	7,4	36,48	1,3	0,428	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
Raul Jidostita	km.372+695 (P5)	7,2	84,48	1	0,14	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	0,17	<0,1
Raul Cerna	km.390+830 (P6)	7,9	32,64	2,1	0,061	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
Raul Belareca Mic	km.408+610 (P7)	7,9	<30	1,8	0,06	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
Raul Belareca	km.413+355 (P8)	7,7	<30	1,9	0,028	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	0,05	<0,1	<0,1
Raul Domas-nea	km.430+609 (P9)	7,7	46,08	2,2	0,027	0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
Raul Criva	km.441+911 (P10)	7,8	80,64	2,6	0,017	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	0,05	<0,1	<0,1
Raul Sadovita	km.454+426 (P11)	8	63,36	1,85	0,012	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	0,05	<0,1	<0,1
Raul Bolvasnita	km.465+327 (P12)	7,7	71,04	2,1	0,019	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	0,05	<0,1	<0,1
Raul Timis	km. 446+000 (P13)	7,9	<30	1,8	0,023	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
	km.453+250 (P14)	8	<30	1,96	0,030	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1
	km.471+000 (P15)	8,2	67,2	1,75	0,036	<0,1	<0,05	<0,1	<0,003	<0,04	<0,1	<0,1

Rezultatele notate cu „<” reprezintă valori sub limită de determinare a metodei.

Toate valorile înregistrate pentru pH se încadrează în limitele stabilite de Ord. 161/2006.

Toate valorile înregistrate pentru indicatorul CCO-Cr plasează cursurile de apă, pe secțiunea investigată, sub valoarea limită pentru clasa IV, iar din punct de vedere al

indicatorilor CBO₅, detergenți și Zn toate cursurile de apă înregistrează valori sub valoarea limită pentru clasa 1.

Indicatorii Mn, Ni și Cr_{total} plasează cursurile de apă în clasa 3 de calitate, iar valorile înregistrate pentru indicatorul Cu în clasa IV.

Pentru Pb și Cd nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clasele de calitate.

5.2. Aerul

Caracterizarea surselor de poluare existente în zona proiectului

Principalele surse de impurificare a aerului ambiental existente în zona proiectului sunt reprezentate de:

- traficul auto pe drumurile din zonă, în principal drumul național DN 6. Poluanți caracteristici: oxizi de azot, oxizi de sulf, oxizi de carbon, particule cu conținut de metale grele, compuși organici volatili;
- traficul auto pe drumurile de pământ – surse de suprafață neregulate. Poluanți caracteristici: pulberi în suspensie. O caracteristică a traficului pe drumurile de exploatare de pământ este că acesta generează importante cantități de praf în aerul atmosferic, prin antrenarea acestuia de roțile vehiculelor;
- activitățile agricole din zonă – surse staționare neregulate generatoare de pulberi de praf;
- creșterea animalelor – surse staționare neregulate. Poluanți caracteristici: metan și amoniac;
- încălzirea spațiilor în localitățile învecinate, ce se realizează în principal în sobe cu funcționare pe combustibil solid (lemn) – surse staționare dirijate. Poluanți caracteristici: oxizi de azot, oxizi de sulf, oxizi de carbon, particule cu conținut de metale grele, compuși organici volatili.

Activitățile industriale principale în zona de studiu sunt:

- Industria construcțiilor de mașini și aeronave (Ford Romania SA, Avioane Craiova SA) -poluanți caracteristici activităților desfășurate: pulberi, CO₂, CO, NO_x, SO_x, O₃.
- Industria energetică (Complexul Energetic Oltenia – Sucursala Electrocentrale Craiova II, Sucursala Electrocentrale Isalnița. Poluanți caracteristici: SO₂, NO, CO₂, CO, pulberi și particule neregulate și urme de metale grele (Hg, Sb, As, Pb, Cr, Co, Cu, Mn, Ni).
- Industria alimentară și a băuturilor (SC Heineken Romania SA Craiova)-Poluanți caracteristici: pulberi, CO, SO_x, NO_x, CO₂, O₂.
- Instalații industriale de celuloză din lemn și alte materiale fibroase -Combinatul de Celuloză și Hârtie S.A. – Drobeta Turnu-Severin. Poluanți caracteristici: CO, NO_x, SO₂, CH₄, CO₂, Pb, Cd, pulberi, amestec de aer și vapori de apă uzată.
- Repararea și întreținerea navelor și bărcilor – Șantierul Naval Severnav S.A. Drobeta Turnu-Severin. Poluanți caracteristici: CO, NO_x, SO₂, O₂, SO_x, pulberi.
- Fabricarea preparatelor pentru hrana animalelor de fermă – Nutrisol Agro SRL Drobeta Turnu-Severin. Poluanți caracteristici: SO₂, NO_x, CO, pulberi.
- Fabricarea material rulant – MEVA S.A. – Drobeta Turnu-Severin. Poluanți caracteristici: COV, pulberi, CO, SO₂, O₂.
- Prelucrare metale feroase – Lamdro S.A. – Drobeta Turnu-Severin. Poluanți caracteristici: pulberi, CO, SO_x, NO₂, pulberi metalice.

Starea actuală a calității aerului

Pentru caracterizarea stării actuale a calității aerului au fost utilizate informațiile specifice prezentate în Rapoartele privind starea factorilor de mediu din județele Dolj, Mehedinți și Caraș-Severin elaborate de către Agențiile pentru Protecția Mediului, Planul de calitate a aerului în municipiul Craiova, Plan de menținere a calității aerului în județele Dolj, Mehedinți și Caraș Severin.

La nivelul proiectului au fost identificate stații de monitorizare a calității aerului în raport cu linia de cale ferată sunt stațiile de monitorizare DJ 3 și DJ 4 dispuse astfel:

- DJ-3 (Craiova) - stație industrială cu influență de trafic, mediu urban.
- Poluanții monitorizați sunt SO₂, NO, NO₂, NO_x, PM₁₀ și O₃.
- DJ-4 (Ișalnița) - stație industrială, în mediu suburban.
- Poluanții monitorizați sunt SO₂, NO, NO₂, NO_x, și O₃.
- MH-1 (Drobeta Turnu Severin) – stație de tip industrial, mediu urban.
- Poluanții monitorizați sunt CO, H₂S, SO₂, NO, NO₂, NO_x, O₃, PM₁₀, PM_{2,5}, toluen, xilen
- CS- 4 (Buchin) – zona rurală, stație de trafic.
- Poluanți monitorizați: CO, NO₂, NO, NO_x, SO₂, benzen, PM₁₀, Pb, Cd, As, Ni.

Prezentăm în graficele de mai jos evoluția mediilor anuale pentru poluanții SO₂, NO₂ și PM₁₀ înregistrate la stațiile de monitorizare în raport cu valoarea limită anuală.

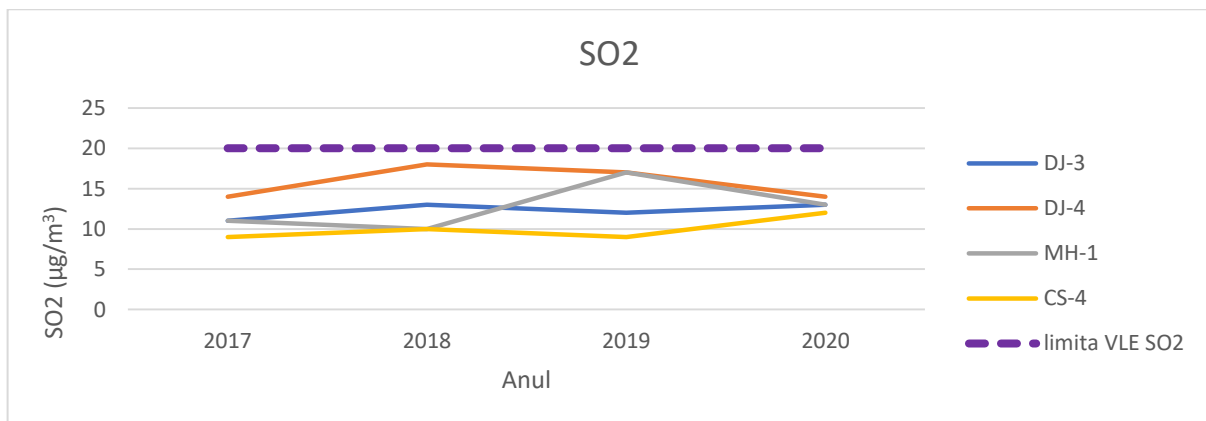


Figura - Evoluția mediilor anuale SO₂ înregistrate la stațiile de monitorizare față de valoarea limită anuală

În perioada 2017 – 2020 pentru toate stațiile de monitorizare analizate, situate în zona proiectului valorile mediilor anuale pentru poluantul SO₂ se afla sub valoarea limită maximă admisă.

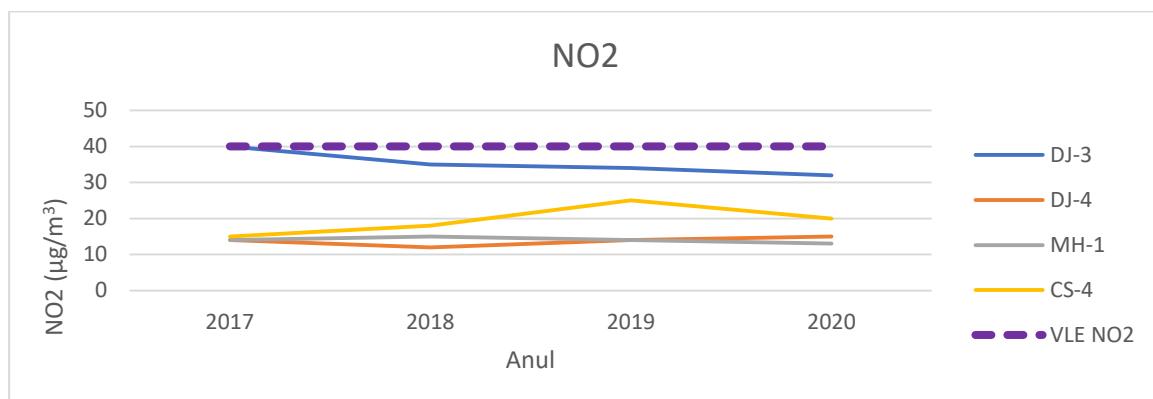


Figura - Evoluția mediilor anuale NO₂ înregistrate la stațiile de monitorizare față de valoarea limită anuală

Pentru toate stațiile de monitorizare analizate, situate în zona proiectului valorile mediilor anuale pentru poluantul NO₂ se afla sub valoarea limită maximă admisă, cu excepția stației DJ-3 unde la nivelul anului 2017 a fost atinsă valoarea maxim admisă.

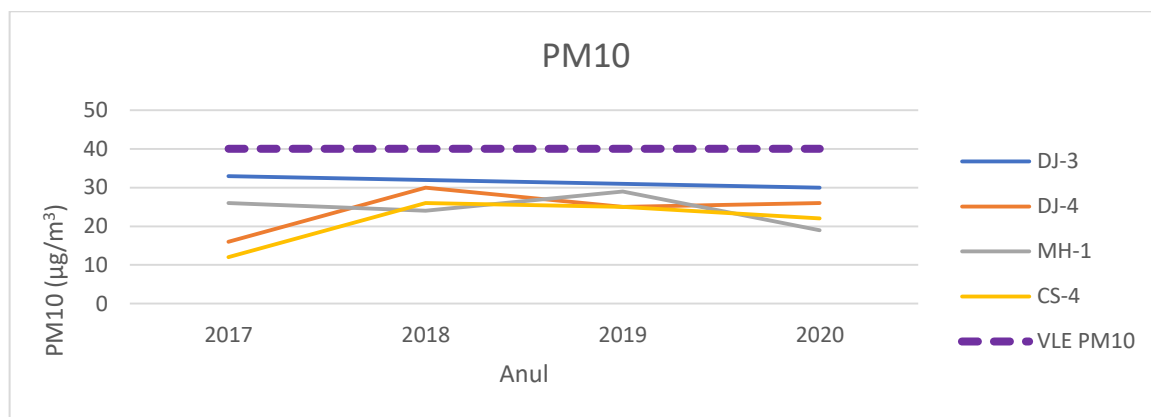


Figura - Evoluția mediilor anuale PM₁₀ înregistrate la stațiile de monitorizare față de valoarea limită anuală

Pentru toate stațiile de monitorizare analizate, situate în zona proiectului, valorile mediilor anuale pentru poluantul PM₁₀ se afla sub valoarea limită maximă admisă.

La stației DJ-3 se înregistrează o tendință de scădere a valorilor medii anuale.

5.3. Schimbări climatice

Condiții de climă și meteorologie în zona proiectului

Proiectul analizat se desfășoară în ținutul cu climă de tip continental (climă de câmpie)-partea centrală și de nord-vest a județului Dolj, temperat continentală - partea centrală a județului Mehedinți (de la est la vest) și continental moderat în județul Caraș Severin, partea centrală de la sud la nord.

Zona studiată se găsește sub influența advecției unor mase de aer dinspre SV, în județul Mehedinți, iar teritoriul județelor Dolj și Caraș Severin este predominat de vânturile care suflă dinspre E și SE.

Regimul climatic general este caracterizat prin veri foarte calde, cu precipitații nu prea bogate, ce cad mai ales sub formă de averse și prin ierni moderate cu viscole rare și frecvente.

Temperatura aerului

Temperatura medie anuală din zona proiectului este de aproximativ 10,8°C în județul Dolj (partea sudică a proiectului) și 11 °C în județele Mehedinți și Caraș Severin (partea nordică a proiectului). Analizând evoluția anuală a temperaturilor medii lunare, rezultă că în sectorul deluros luna cea mai rece este ianuarie (valori medii cuprinse între -2,5° și -4°C), iar cea mai caldă iulie (18-20°C).

La Craiova maximele absolute înregistrate până în prezent au atins 41,6°C, iar minimele absolute au coborât până la -35,5°C, numărul mediu anual al zilelor de îngheț este de 83,5.

Precipitațiile

În ceea ce privește precipitațiile, cantitatea medie multianuală în zona proiectului oscilează între 500-600 mm în județul Dolj, 700-800 mm în județele Mehedinți, Caraș Severin.

Cantitatea maximă în 24h este de 85 mm la Craiova, la Strehăia 89,4 mm, Drobeta Turnu Severin 171,7 mm, Orșova 114,5 mm, Teregova 140,1 mm și 130 mm la Caransebeș. Iarna umezeala relativă în zona proiectului are valori între 84-88% interval Craiova-Filiași, 80-84% interval Filiași-Băile Herculane și 84-88% interval Băile Herculane-Caransebeș, iar vara interval Craiova-Filiași <56%, interval Filiași-Băile Herculane 56-64%, interval Băile Herculane-Caransebeș 64-72%.

Viteza vântului

Regimul vântului este influențat atât de formele de relief, cât și de ansamblul condițiilor fizico-geografice, care modifică viteza și direcția vântului.

Regimul eolian în zona proiectului se caracterizează prin predominarea vânturilor dinspre E și SE, care bat cu viteze medii anuale de 2-6 m/s.

Expunerea zonei proiectului la schimbările climatice

În vederea evaluării vulnerabilității amplasamentului proiectului în contextul schimbărilor climatice, s-a realizat o analiză a dinamicii principalelor variabile climatice (reprezentative pentru proiectul analizat) în baza modelelor climatice disponibile (evoluția temperaturilor maxime și a precipitațiilor extreme în anul 2040). Totodată au fost identificate principalele zone cu risc la inundații, în baza hărților de hazard disponibile pe site-ul ANAR dar și zonele cu risc de alunecări de teren.

În modelele climatice se previzionează creșteri ale temperaturilor medii globale în toate scenariile de emisii de gaze cu efect de seră. Estimările medii globale la sfârșitul secolului arată că pe teritoriul european încălzirea este accelerată, ajungând în intervalul 2,5-5,5 °C până în anul 2100. Evoluția temperaturilor în România va fi similară cu cea de pe teritoriul întregii Europe.

Rezultatele grafice ale analizelor sunt prezentate în figurile următoare:

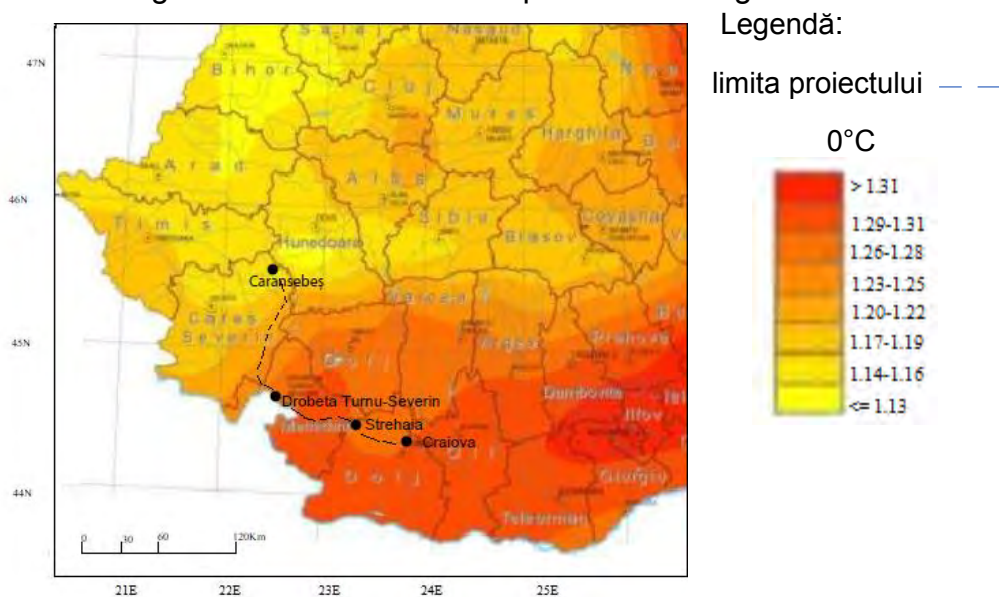


Figura - Schimbări medii multianuale 2040 comparativ cu 2011 - Temperaturi (sursa datelor: <https://www.fonduri-ue.ro/images/files/studii-analize/48145/Raport%20A.2.2.%20Monitoriza%20efecte%20si%20riscuri%20climaticeRO.pdf>)

Până în anul 2040 pentru arealul studiat, în care sunt propuse lucrările spre implementare, regimul temperaturii poate crește între 1,14 - 1,16, creșterea maximă de temperatură înregistrându-se în zona Craiova-Filiași-Strehaia 1,29 - 1,31°C.

Temperaturile extreme, și ele în creștere, contribuie la deteriorarea infrastructurii feroviare, ca urmare a riscului de apariție a fenomenului de flambaj al șinelor de cale ferată, fenomen ce poate conduce la deraierea trenurilor dar și la impunerea unor restricții de viteză pe tronsoanele afectate.

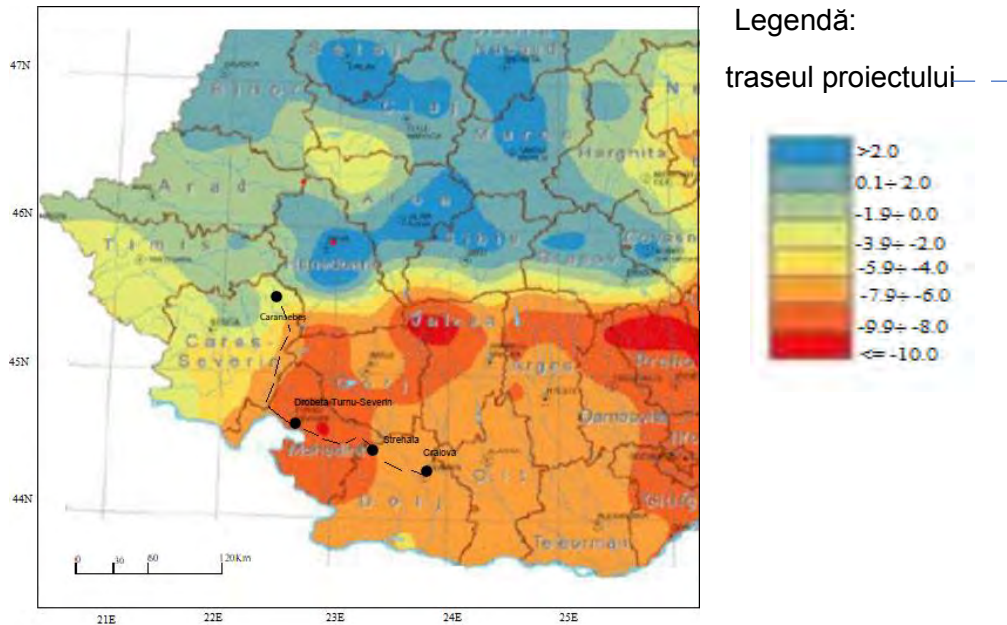


Figura - Schimbări medii multianuale 2040 comparativ cu 2011- Precipitații (sursa datelor :<https://www.fonduriue.ro/images/files/studiiianalize/48145/Raport%20A.2.2.%20Monitoriza%20efecte%20si%20riscuri%20climaticeRO.pdf>)

La nivelul anului 2040, în zona proiectului sunt previzionate scăderi ale cantităților anuale de precipitații cu valori cuprinse în general între -7,9÷-6,0%, cele mai mari scăderi fiind estimate între Orșova și Strehaia -9,9÷-8,0%.

Creșterea volumului de apă ca urmare a precipitațiilor extreme poate duce la inundații. În urma analizării hărților de risc la inundații disponibile pe site-ul ANAR, zonele cu risc de inundații ce intersectează terasamentul de cale ferată au fost identificate în următoarele unități administrativ teritoriale Filiași, Lunca Banului, Strehaia, Drobeta Turnu Severin, Schela Cladova, Gura Văii, Orșova, Teregova, Sadova Veche pe râurile Motru, Hușița, Valea Cernei, Timiș și fluviul Dunărea.

De asemenea scurgerile de apă în cantități mari formate ca urmare a creșterii nivelului de precipitații, vor influența debitele râurilor și depunerea de aluviuni ce pot avea un potențial impact negativ asupra fundațiilor podurilor de pe tronsonul de cale ferată.

Valorile precipitațiilor pot amplifica fenomenele de alunecări de teren, în special în zonele înalte, fenomene ce pot conduce la afectarea semnificativă a infrastructurii feroviare.

În figura de mai jos sunt prezentate zonele cu risc asociate hazardelor de tipul alunecărilor de teren. Specificăm însă că acest fenomen nu este influențat doar de cantitățile de precipitații ci și de factori non-climatici precum densitatea populației, activități antropice și schimbări în utilizarea terenurilor.

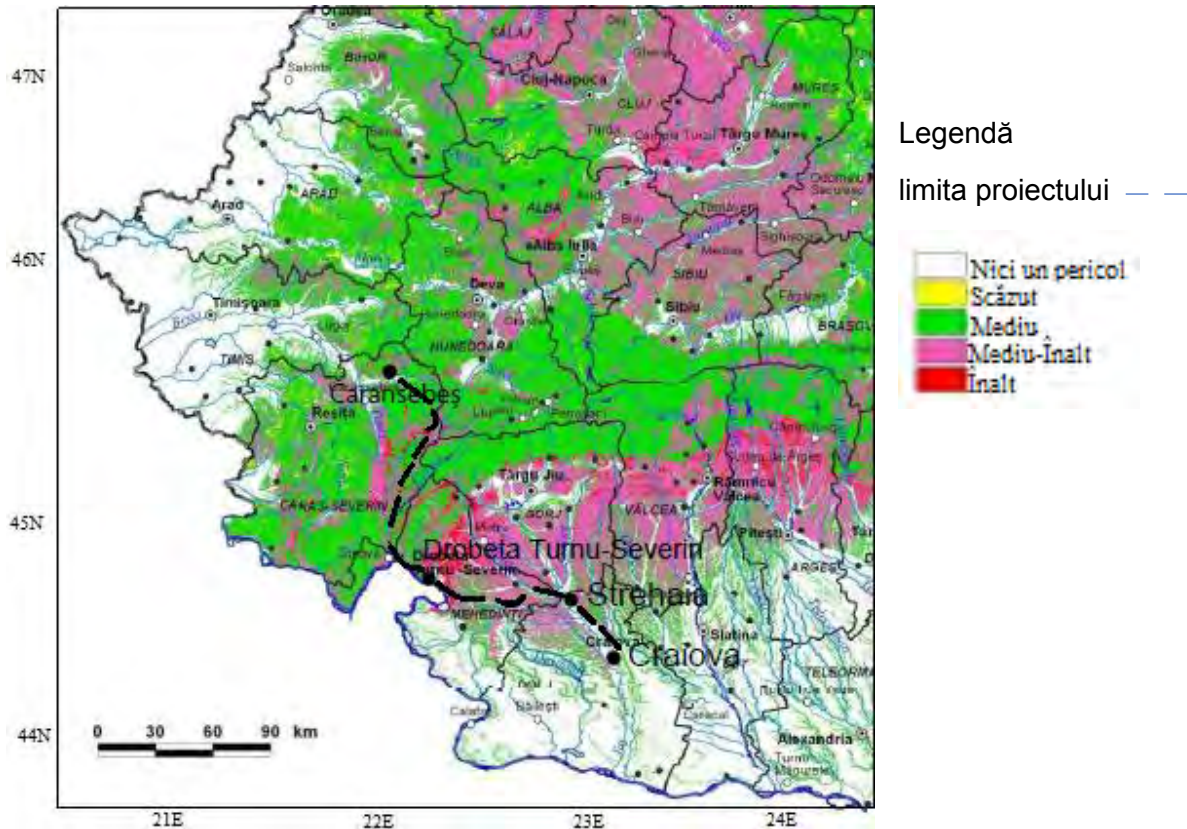


Figura - Reprezentarea zonelor susceptibile de alunecări de teren la nivelul zonei de studiu (sursa datelor: Studiul de management integrat al riscului în caz de dezastru RMSI)

În urma analizei hărții se poate observa faptul că partea sudică a proiectului se desfășoară pe zone plane de câmpie și prezintă riscuri reduse la alunecări de teren. UAT-urile din județul Mehedinți, care prezintă zone cu risc ridicat la alunecări de teren, sunt în: Strehăia, Butoiești, Husnicioara, Prunișor, Stângăceaua, Șimian, Târna și Voloiac. În județul Caraș Severin zona cu risc mediu ridicat este la nivelul UAT-ului Slatina-Timiș.

Funcționarea proiectului nu va genera cantități suplimentare de gaze cu efect de seră care pot contribui la fenomenul de schimbări climatice.

Sursele de emisii atmosferice asociate proiectului și implicit a gazelor cu efect de seră sunt prezentate în Secțiunea anterioară – Emisii atmosferice.

În ceea ce privește **viteza medie a vântului**, scenariile realizate de Administrația Națională de Meteorologie sugerează modificări o creștere de mică magnitudine a vitezei vântului, până în 2040 față de perioada de referință 2011.

Rezultatele modelelor climatice regionale, efectuate în ceea ce privește evoluția **vânturilor extreme**, sugerează o probabilitate mai ridicată de apariție a vânturilor puternice (cu viteze mai mari de 10 m/s).

Incendii de vegetație

Probabilitatea producerii de incendii de vegetație este influențată de variabilitatea climatică din mai multe perioade de timp.

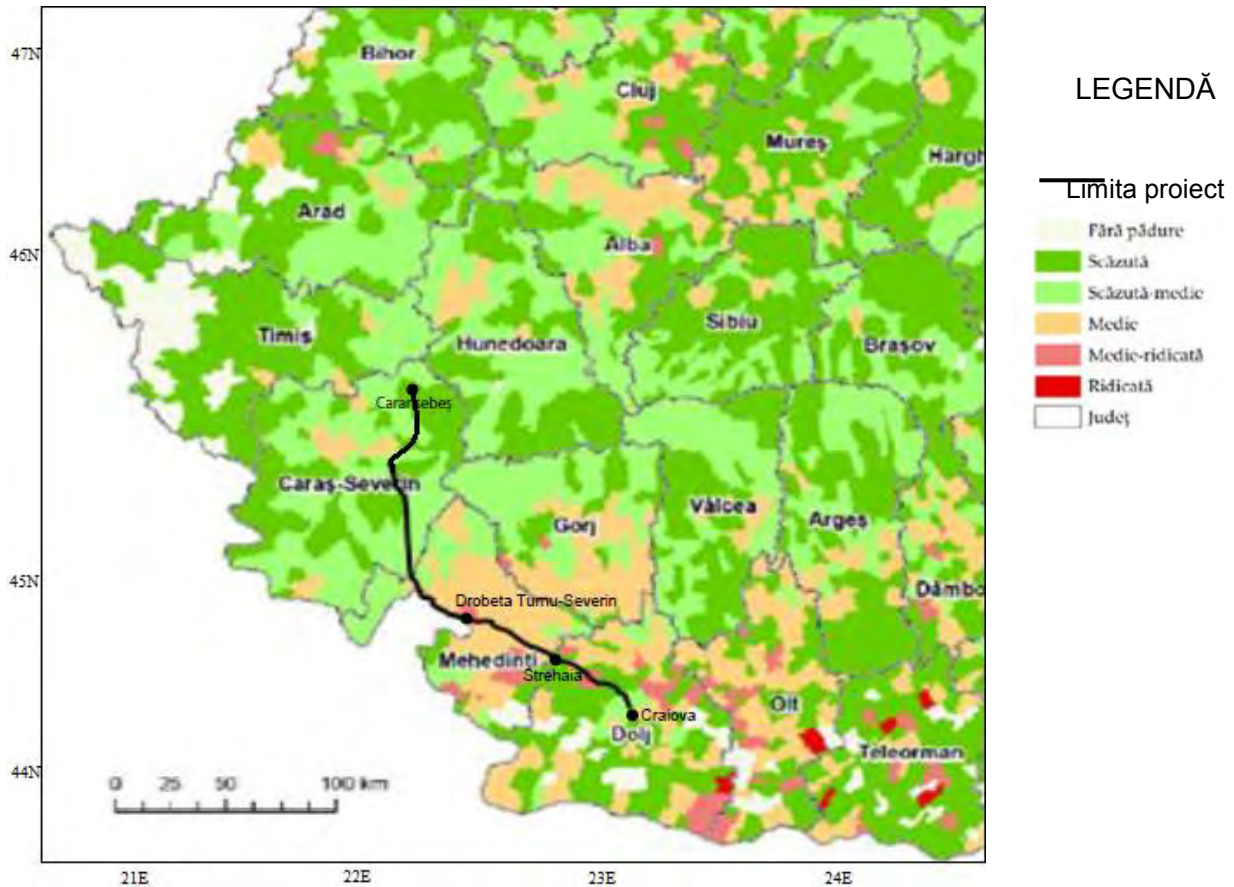
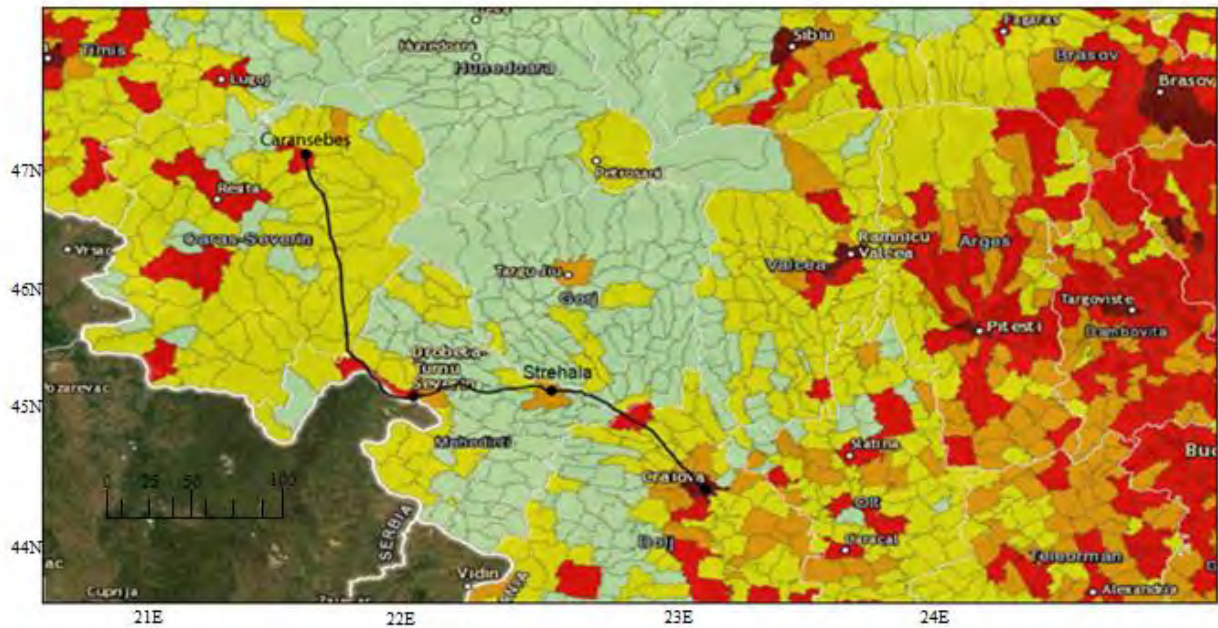


Figura - Harta de hazard obținută prin calculul probabilității anuale, de producere a incendiilor de pădure la nivelul zonei de studiu

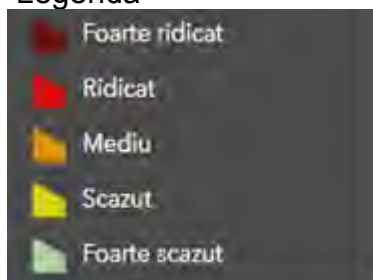
Traseul traversează zone cu probabilitate de producere a incendiilor scăzută și medie.

Risc seismic

Analizele de risc recunosc imposibilitatea de predicție deterministă a evenimentelor seismice utilizate ca scenariu seismic pentru calcule, a vulnerabilității elementelor supuse riscului și a efectelor în lanț ce apar ca o consecință a avariilor produse de cutremur.



Legendă



— limita proiectului

Figura- Harta de risc seismic pentru un scenariu probabilistic cu intervalul mediu de revenire la 1000 de ani (ținând cont de toate sursele seismice din România și împrejurimi) (Sursa: <https://mobee.infp.ro>)

În urma analizei hărții de mai sus se poate observa că proiectul se află în zone cu risc seismic scăzut și foarte scăzut, cu excepția UAT Filași și a zonei Drobeta Turnu Severin-Orșova care sunt cu risc seismic ridicat.

Deșertificarea/seceta

Creșterea temperaturii medii globale are implicații asupra evaporării. Aceste aspecte se concentrează în regiunile joase, unde o creștere a temperaturilor medii necompensată de creșterea precipitațiilor medii poate conduce la deficit pluviometric și ariditate.

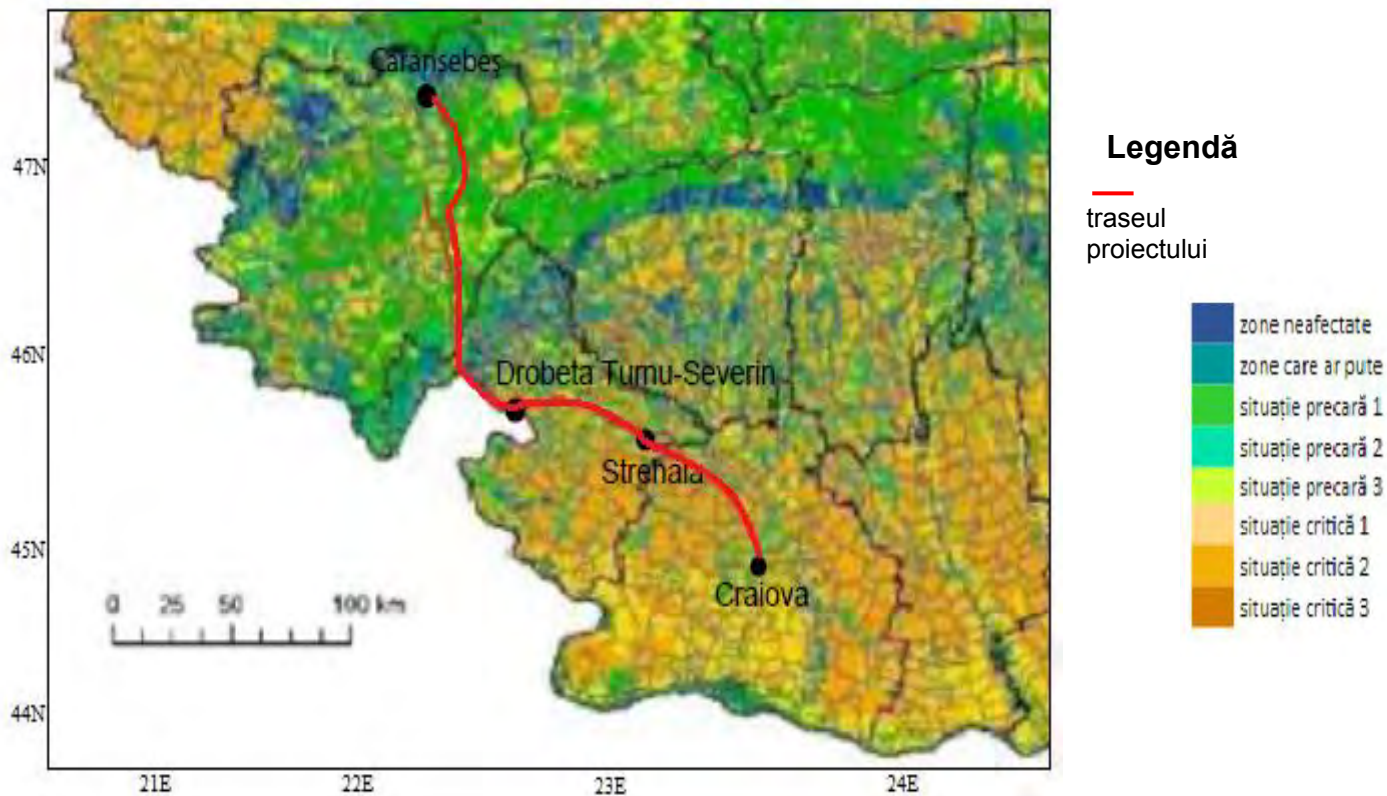


Figura - Harta României cu suprafața expusă la deșertificare (Sursa: Raport special combaterea deșertificării în UE)

Schimbările climei vor intensifica fenomenul de aridizare și în județele Dolj și Mehedinți, datorită creșterii temperaturii, ceea ce va antrena o scădere a precipitațiilor în aceste zone. Dată fiind tendința crescută de secetă mai frecventă și mai intensă, există probabilitatea unei aridități tot mai mari a solului, care, combinată cu vânturi calde, va accentua riscul de eroziune eoliană și degradare a solului în special în regiunile sudice, județele Dolj și Mehedinți.

Torenții

O categorie aparte de torenți sunt *torenți noroioși*, reprezentați de scurgeri rapide, cu viteza de 1-15 m/s, a unor mase de noroi și pietriș, în care volumul materiilor solide este mai mare decât al apei, care favorizează eroziunea solului. Puterea de eroziune și capacitatea de transport a torenților de noroi sunt considerabile, mai ales în zona Drobeta Turnu-Severin.

Scurgeri importante pe versanți, torenți și pâraie au avut loc în bazinul hidrografic Cerna, cu creșteri de debite și niveluri datorită precipitațiilor abundente.

Ploile înghețate

Ploaia înghețată este fenomenul care apare în lunile de iarnă, fiind destul de rar, dar atunci când își face apariția este foarte periculoasă. Fenomenul a apărut în special, în zona sudică, mai ales în județul Mehedinți, foarte rar în Dolj și Caraș Severin.

Ceața

Ceața este un fenomen meteorologic care se formează în stratul de aer din vecinătatea solului. Se compune din picături foarte mici de apă sau cristale de gheață, cu dimensiuni microscopice, care plutesc în aer și reduc vizibilitatea orizontală sub 1km.

Pe parcursul anului cețurile cele mai frecvente sunt în luna decembrie (6 – 11 zile), iar cele mai rare – în iulie. Fenomenul de ceață este rar întâlnit în zona sudică a proiectului. Vara (iunie – august) numărul de zile cu ceață este foarte mic sau poate lipsi cu totul.

Ninsorile/viscolul

În anul 2019 grosimea stratului de zăpadă în zona proiectului propus a fost cuprinsă între 10,1-25,0 cm în intervalul Craiova-Drobeta Turnu Severin și 25-50 cm în intervalul Drobeta Turnu Severin-Caransebeș.

Viscolul este un vânt puternic însoțit de spulberarea zăpezii și de transportul acesteia deasupra suprafeței pământului.

Creșterea temperaturii aerului până în 2040 va determina o evaporare mai ridicată, mai multe zile extrem de calde și o scădere semnificativă a perioadelor cu strat de zăpadă. Tendințele de scădere a grosimii și extinderii stratului de zăpadă, de reducere a numărului de ninsori se vor amplifica în următorii ani și următoarele decenii. Se estimează depuneri episodice, dar masive de zăpadă în zona proiectului.

Pe baza informațiilor disponibile privind schimbările climatice în zona amplasamentului proiectului, se constată o tendință ascendentă pentru temperaturile medii anuale, temperaturile maxime, deșertificare, inundații, precipitații și vânturi extreme, precum și o tendință descrescătoare a precipitațiilor medii anuale. Viteza medie a vântului va avea o creștere de mică magnitudine conform tabelului următor

Tabel - Tendințele parametrilor climatici care evaluează sensibilitatea pentru componentele proiectului

Variabila climatică	Tendința
Temperatura medie anuală	↑
Temperaturi extreme ale aerului	↑
Precipitații medii anuale	↓
Precipitații extreme	↑
Viteza medie a vântului	↑
Viteza vânturilor extreme	↑
Umiditatea	→
Inundații	↑
Incendii de vegetație	→
Alunecări de teren	→
Risc seismic	→
Deșertificarea/seceta	↑
Torenții	→
Ploile înghețate	→
Ceața	→
Ninsori/viscol	→

Sensibilitatea la schimbările climatice este evaluată pentru componentele proiectului (elementele de infrastructură ale proiectului - linii cf, poduri, terasamente, tuneluri,

sisteme de semnalizare și telecomunicații, linii electrice/construcții cf - clădiri pasageri și angajați, platforme, căi de acces) și servicii (întreținere bunuri, funcționare și siguranță în exploatare - locomotive, vagoane, stâlpi de linii de energie electrică și de susținere/utilizatorii și beneficiile oferite de utilizarea căii ferate)

Variabile climatice	Senzitivitate proiect				Evaluare generală
	Componente proiect		Servicii		
	Infrastructură proiect	Construcții cf	Întreținere, funcționare, siguranță în exploatare	Utilizatori și beneficiile oferite	
Temperatura medie anuală	Ridicată 4	Ridicată 4	Nu sunt sensitive 1	Nu sunt sensitive 1	Ridicată 4
Temperaturi extreme ale aerului	Ridicată 4	Ridicată 4	Nu sunt sensitive 1	Nu sunt sensitive 1	Ridicată 4
Precipitații medii anuale	Nu sunt sensitive 1	Nu sunt sensitive 1	Nu sunt sensitive 1	Medie 2	Nu sunt sensitive 1
Precipitații extreme	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 4	Medie 2	Ridicată 4
Viteza medie a vântului	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Medie 2
Viteza vânturilor extreme	Medie 2	Medie 2	Medie 2	Medie 2	Medie 2
Umiditatea	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Medie 2	Medie 2	Medie 2
Inundații	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 4	Medie 2	Ridicată 4
Incendii de vegetație	Medie 2	Medie 2	Medie 2	Medie 2	Medie 2
Alunecări de teren	Ridicată 4	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Nu sunt sensitive 1	Medie 2
Risc seismic	Medie 2	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Nu sunt sensitive 1	Medie 2
Deșertificarea/seceta	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Medie 2	Medie 2	Medie 2
Torenții	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Medie 2
Ploile înghețate	Medie 2	Medie 2	Medie 2	Medie 2	Medie 2
Ceața	Medie 2	Nu sunt sensitive 1	Ridicată 4	Nu sunt sensitive 1	Medie 2
Ninsori/viscol	Medie 2	Medie 2	Ridicată 4	Medie 2	Medie 2

Legendă:

Senzitivitate	Nu este sensibil 1	Senzitivitate medie 2	Senzitivitate ridicată 4
---------------	-----------------------	--------------------------	-----------------------------

Din variabilele climatice analizate, evaluarea generală a sensibilității indică 9 variabile care prezintă o sensibilitate ridicată pentru unele componente ale proiectului și 5 variabile climatice ce prezintă o sensibilitate medie.

În tabelul următor este prezentată o analiză comparativă a expunerii proiectului la condițiile climatice din prezent și viitoare:

Tabel - Efecte directe ale proiectului la schimbările climatice

Nr. crt.	Variabile climatice	Expunerea în condiții din prezent		Expunerea în condiții din viitor	
		Efecte directe			
1.	Temperaturi medii anuale ale aerului	2	Temperatura medie a aerului a înregistrat o creștere de 0,5°C până în anul 2005	4	Până în 2040 se așteaptă o creștere a temperaturii medii anuale cu 1,14÷1,31°C, comparativ cu anul 2011, respectiv de 2,5÷4,5°C până în 2100.
2.	Temperaturi extreme	2	Creștere a numărului de nopți tropicale	4	Temperatura minimă medie a aerului, va crește cu 2-2,1°C în timpul iernii. Temperatura maximă medie a aerului, va crește cu 4,2-5,5°C în timpul verii. Numărul mediu anual de zile cu episoade de valuri de căldură va fi cu 0,5-2 zile mai lung.
3.	Precipitații medii anuale	2	În lunile sezonului cald există o tendință de diminuare a precipitațiilor	2	Scăderea cantității medii de vară a precipitațiilor cu -9,9÷-3,9%. Scăderea cantității medii de vară a precipitațiilor cu -12÷-5% până în 2100.
4.	Precipitații abundente (extreme)	4	Scăderi semnificative în cantitățile de precipitații în timpul primăverii	4	O ușoară creștere a frecvenței de apariție a episoadelor cu precipitații care depășesc 20 l/m ² cu 0,5 ÷ 1 zi
5.	Viteza medie a vântului	1	Există o tendință de menținere a vitezei medii a vântului	2	Tendință ușoară de creștere a vitezei medii anuale a vântului de ordinul a 1m/s în zona proiectului până în anul 2100 față de 2011.
6.	Viteza vânturilor extreme	2	Nu au fost identificate schimbări majore	2	Creștere a frecvenței de apariție a vânturilor puternice (cu viteze mai mari de 10 m/s).

Legendă:

Expunere	Nu este expus 1	Expunere Medie 2	Expunere Ridicată 4
----------	--------------------	---------------------	------------------------

Tabel - Efecte secundare privind expunerea zonei proiectului la schimbările climatice

Nr. crt.	Variabile climatice	Prezent		Viitor	
		Efecte secundare			
1	Umiditate	2	Sacadări ale stratului de zăpadă	2	Reducerea grosimii medii a stratului de zăpadă în anotimpul rece
2	Inundații	2	Există evenimente semnificative identificate	4	Creștere posibilă a intensității și frecvenței inundațiilor
3	Incendii de vegetație	1	Nu au existat fenomene semnificative in zona	2	Probabilitatea unor fenomene semnificative in zona se estimează a fi redusă (zone cu vegetație arboricola redusă)
4	Alunecări de teren	2	Potențial de producere al alunecărilor este scăzut	2	Creșterea frecvenței perioadelor cu precipitații abundente poate afecta solurile mai vulnerabile la eroziunea apei
5	Riscul seismic	1	Riscul de producere este scăzut	2	Imposibilitatea de predicție/apariție a unor seismice, dar apar o data cu cutremurele
6	Deșertificare/se cetă	1	Există evenimente semnificative identificate	2	Seceta conduce la creșterea aridității solului, care, combinată cu vânturile calde, poate accentua degradarea solurilor
7	Torenții	2	Riscul de producere este scăzut	2	Riscul de producere este scăzut
8	Ploile înghețate	1	Fenomen meteorologic rar	2	Este asociat cu scăderea temperaturii și cu creștere posibilă a intensității ploii
9	Fenomenul de ceață	1	Riscul de producere este scăzut	2	Creștere posibilă a intensității și frecvenței

10	Ninsorile/ viscolul	1	Există evenimente semnificative identificate (Existenta unor depuneri episodice de zăpadă în zonă)	2	Creștere posibilă a intensității și frecvenței Se estimează depuneri episodice de zăpadă în zona proiectului
----	------------------------	---	--	---	---

Legendă:

Expunere	Nu este expus 1	Expunere Medie 2	Expunere Ridicată 4
-----------------	----------------------------	-----------------------------	--------------------------------

Vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice

Rezultatele analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice, atât în condițiile actuale, cât și în cele viitoare, sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel - Analiza vulnerabilității proiectului la schimbările climatice

Nr. crt.	Schimbări climatice	Sensitivitate	Expunerea în condiții actuale	Vulnerabilitate în condiții actuale
Efecte directe				
1	Temperaturi medii anuale	Ridicată 4	Medie 2	Ridicată 8
2	Temperaturi extreme	Ridicată 4	Medie 2	Ridicată 8
3	Precipitații medii anuale	Nu sunt sensitive 1	Medie 2	Medie 2
4	Precipitații abundente extreme	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 16
5	Viteza medie a vântului	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2
6	Viteza vânturilor extreme	Medie 2	Medie 2	Medie 4
Efecte secundare				
7	Umiditate	Medie 2	Medie 2	Medie 4
1	Inundații	Ridicată 4	Medie 2	Ridicată 8
2	Incendii de vegetație	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2
3	Alunecări de teren	Medie 2	Medie 2	Medie 4
4	Risc seismic	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2
5	Deșertificarea/Secetă	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2
6	Torenți	Medie 2	Medie 2	Medie 4
7	Ploile înghețate	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2
8	Ceața	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2
9	Ninsori/viscol	Medie 2	Nu este expus 1	Medie 2

Legendă:

fără vulnerabilitate 1	Vulnerabilitate Medie 2-4	Vulnerabilitate Ridicată 8-16
-----------------------------------	--------------------------------------	--

Schimbările climatice care ar putea genera o vulnerabilitate ridicată în condițiile actuale sunt reprezentate de: temperaturile medii și extreme, precipitațiile extreme, inundațiile.

Evaluarea vulnerabilității proiectului în condițiile evoluției viitoare ale schimbărilor climatice este prezentată în tabelul următor:

Tabelul - Evaluarea vulnerabilității proiectului în condițiile evoluției viitoare

Nr. crt.	Schimbări climatice	Sensitivitate	Expunerea în condiții viitoare	Vulnerabilitate în condiții viitoare
Efecte directe				
1	Temperaturi medii anuale	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 16
2	Temperaturi extreme	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 16
3	Precipitații medii anuale	Nu sunt sensitive 1	Medii 2	Medie 2
4	Precipitații abundente extreme	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 16
5	Viteza medie a vântului	Medie 2	Medie 2	Medie 4
6	Viteza vânturilor extreme	Medie 2	Medie 2	Medie 4
Efecte secundare				
7	Umiditate	Medie 2	Medie 2	Medie 4
1	Inundații	Ridicată 4	Ridicată 4	Ridicată 16
2	Incendii de vegetație	Medie 2	Medie 2	Medie 4
3	Alunecări de teren	Medie 2	Medie 2	Medie 4
4	Risc seismic	Medie 2	Medie 2	Medie 4
5	Deșertificarea/Secetă	Medie 2	Medie 2	Medie 4
6	Torenți	Medie 2	Medie 2	Medie 4
7	Ploile înghețate	Medie 2	Medie 2	Medie 4
8	Ceața	Medie 2	Medie 2	Medie 4
9	Ninsori/viscol	Medie 2	Medie 2	Medie 4

Legendă:

fără vulnerabilitate 1	Vulnerabilitate Medie 2-4	Vulnerabilitate Ridicată 8-16
----------------------------------	-------------------------------------	---

Schimbările climatice care ar putea genera o vulnerabilitate ridicată în condițiile evoluției viitoare sunt reprezentate de: temperaturile medii și extreme, precipitațiile extreme și inundațiile.

5.4. Solul

Traseul liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș ocupa următoarele categorii de utilizare a terenului (conform Corine Land Cover): pășuni, terenuri arabile, spațiu urban, zone industriale și comerciale, cursuri de apă, păduri de foioase, livezi, căi de comunicație.

În categoria căi de comunicație este inclusă suprafața de teren ocupată în prezent de calea ferată existentă precum și de drumuri intersectate de ampriza proiectului.

Starea actuală a solului din zona proiectului

Din punct de vedere administrativ proiectul traversează 3 județe și 30 unități administrative teritoriale (UAT).

În județul Dolj, zona cernoziomurilor, cea mai sudică se întinde numai la Vest de Jiu, pe primele 3 terase ale Dunării, este limitată spre nord de o linie sinuoasă care pornește de la Cetate și trece pe la Băilești, Siliștea Crucii, Urzicuța, Bârca, Comoșteni.

Zona solurilor brun-roșcate ajunge spre nord pe linia localităților Carpen, Bucovăț, Lăcrița Mare, prezentând un intrând la nord de Craiova până dincolo de Șimnic.

Pe cuprinsul județului Mehedinți există o mare diversitate de tipuri de sol, de la solurile brun-acide și litosoluri din nordul și nord-vestul județului, până la cernoziomuri tipice și cambice în sudul și sud-vestul județului. Solurile brune și brun-roșcate ocupă cea mai mare parte a județului. Solurile brun-roșcate se găsesc în general în zonele colinare pe altitudini de 90 - 250 m (Bălăcita, Oprișor, Vlădaia, Corlațel, Punghina, Vînju Mare, Rogova, Severinului, Corcova).

Solurile județului Caraș-Severin au un conținut scăzut în humus, fiind slab aprovizionate cu azot, fosfor mobil și mijlociu spre bine aprovizionate cu potasiu mobil. Clasele de sol din zona de implementare a proiectului sunt:

- Cernoziomuri,
- Soluri luvice,
- Cambisoluri,
- Vertisoluri,
- Soluri nisipoase,
- Soluri negre.

Cea mai răspândită clasă de sol pe traseul proiectului sunt solurile luvice. Vertisoluri, cambisoluri și cernoziomuri sunt clase de soluri prezente pe suprafețe importante.

Între localitățile Armeniș și Caransebeș, pe suprafețe reduse, sunt prezente soluri negre și nisipoase.

Distribuția claselor de soluri în raport cu traseul liniei de cale ferată este prezentată în figurile de mai jos.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

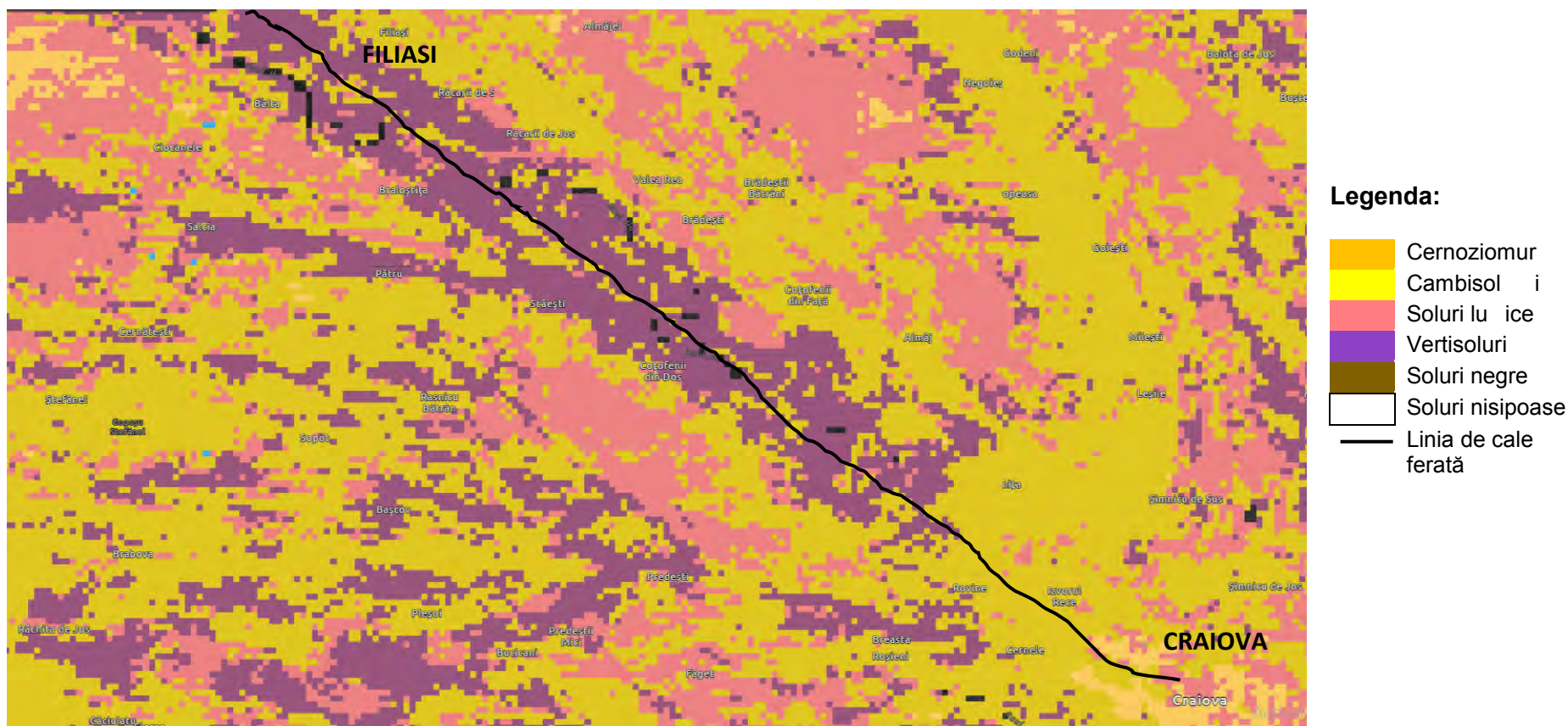


Figura - Clasele de sol din zona de implementare a proiectului – jud. Dolj (Craiova - Filiasi)

*Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”*

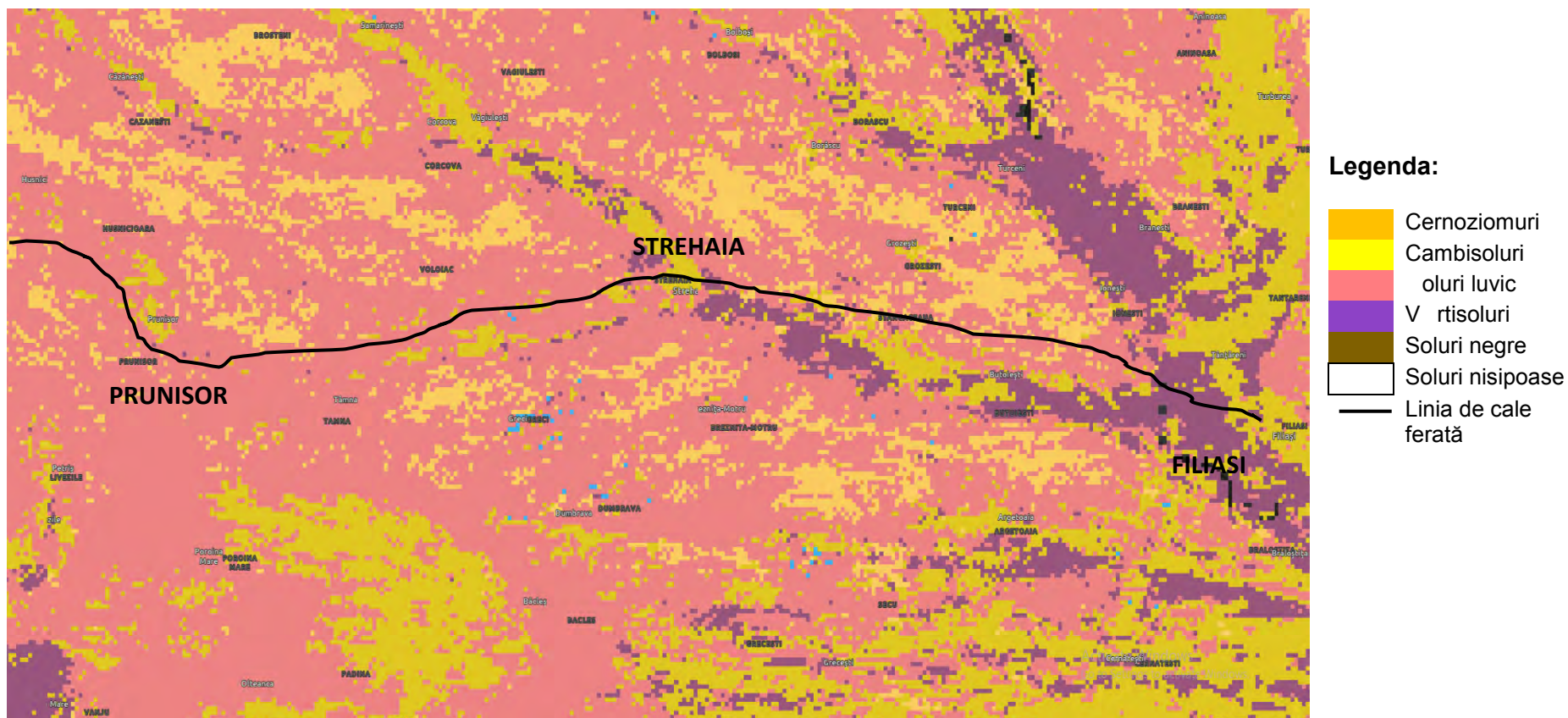


Figura - Clasele de sol din zona de implementare a proiectului – jud. Dolj (Filiași) – jud. Mehedinți (Prunișor)

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

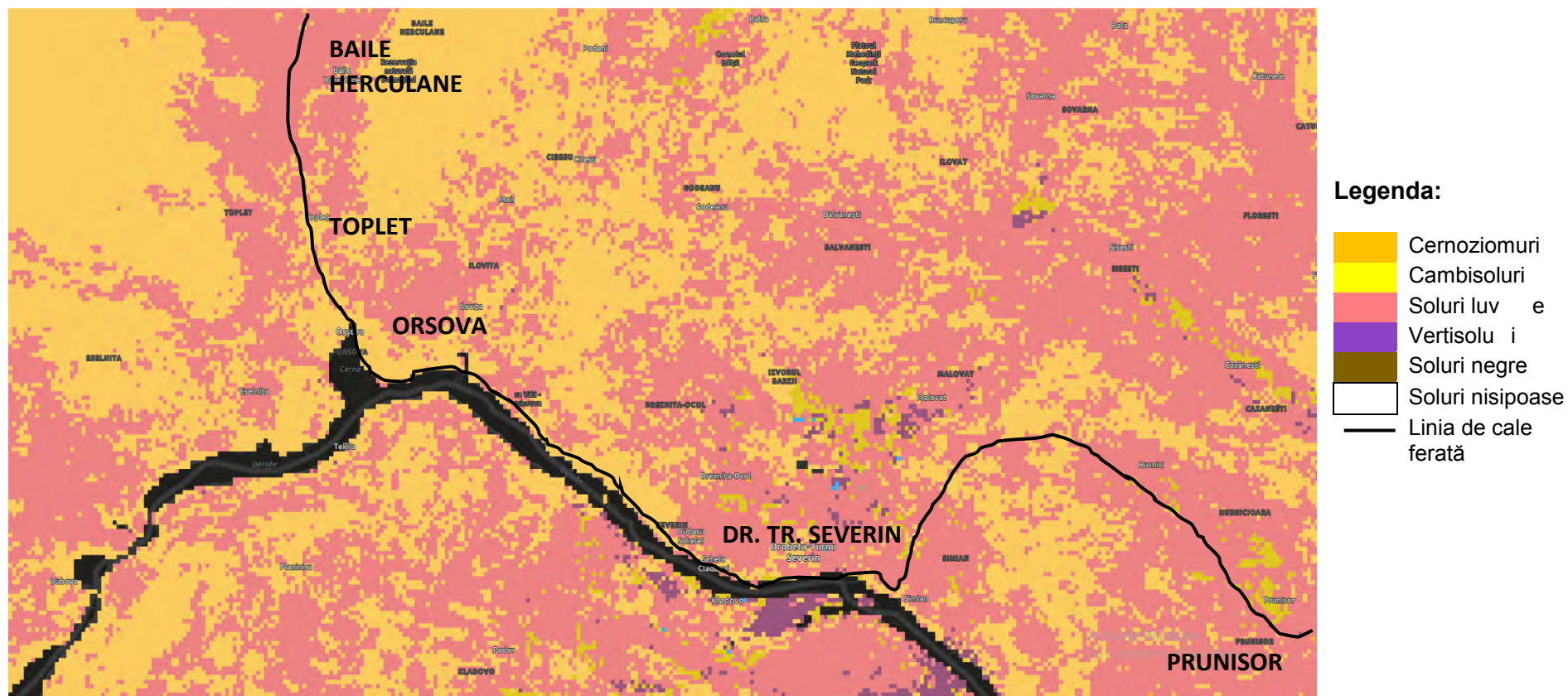


Figura - Clasele de sol din zona de implementare a proiectului – jud. Mehedinți (Prunișor – Topleț), jud. Caras Severin (Topleț – Băile Herculane)

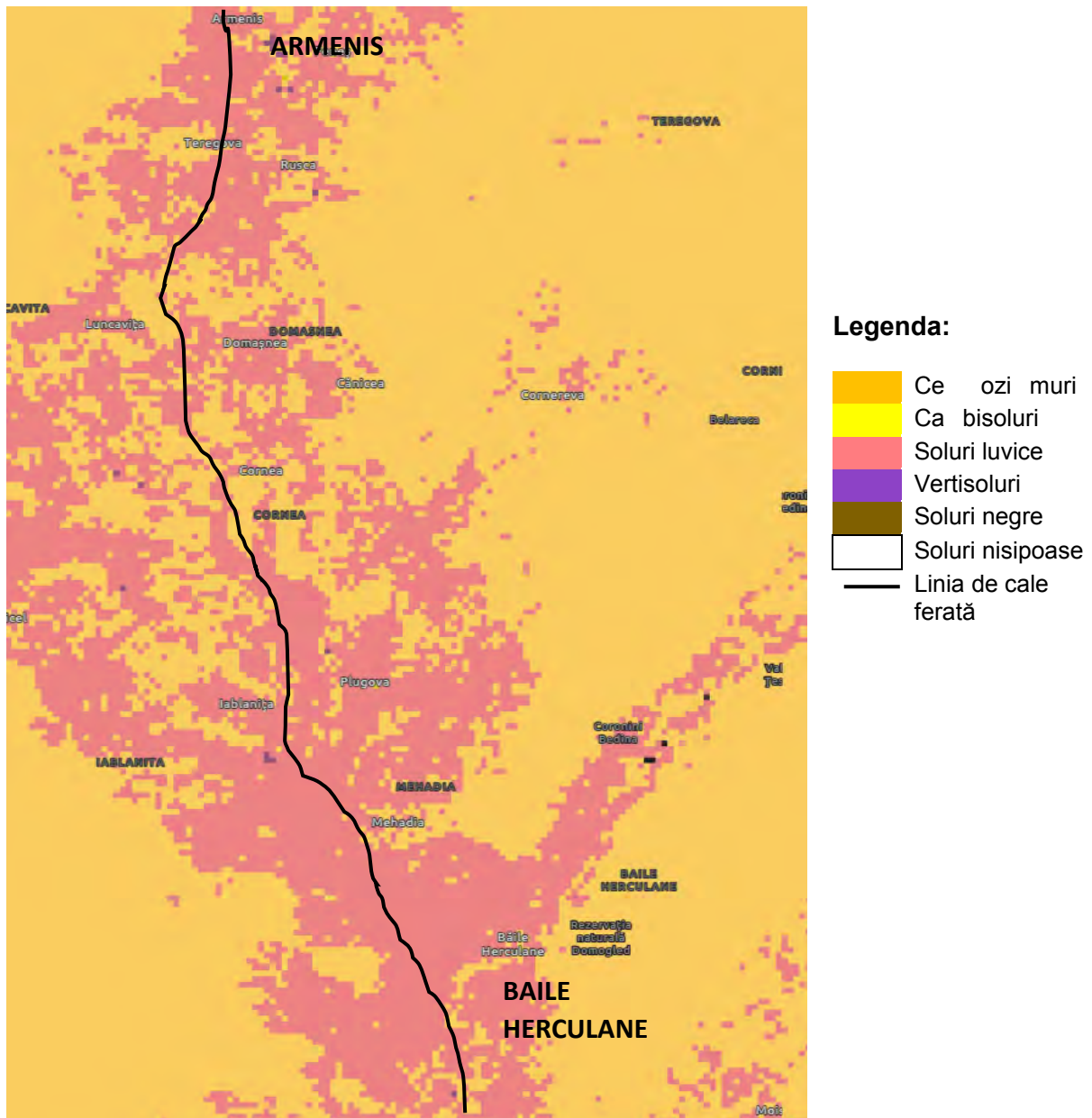


Figura - Clasele de sol din zona de implementare a proiectului – jud. Caraș Severin (Băile Herculane - Armeniș)

Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”

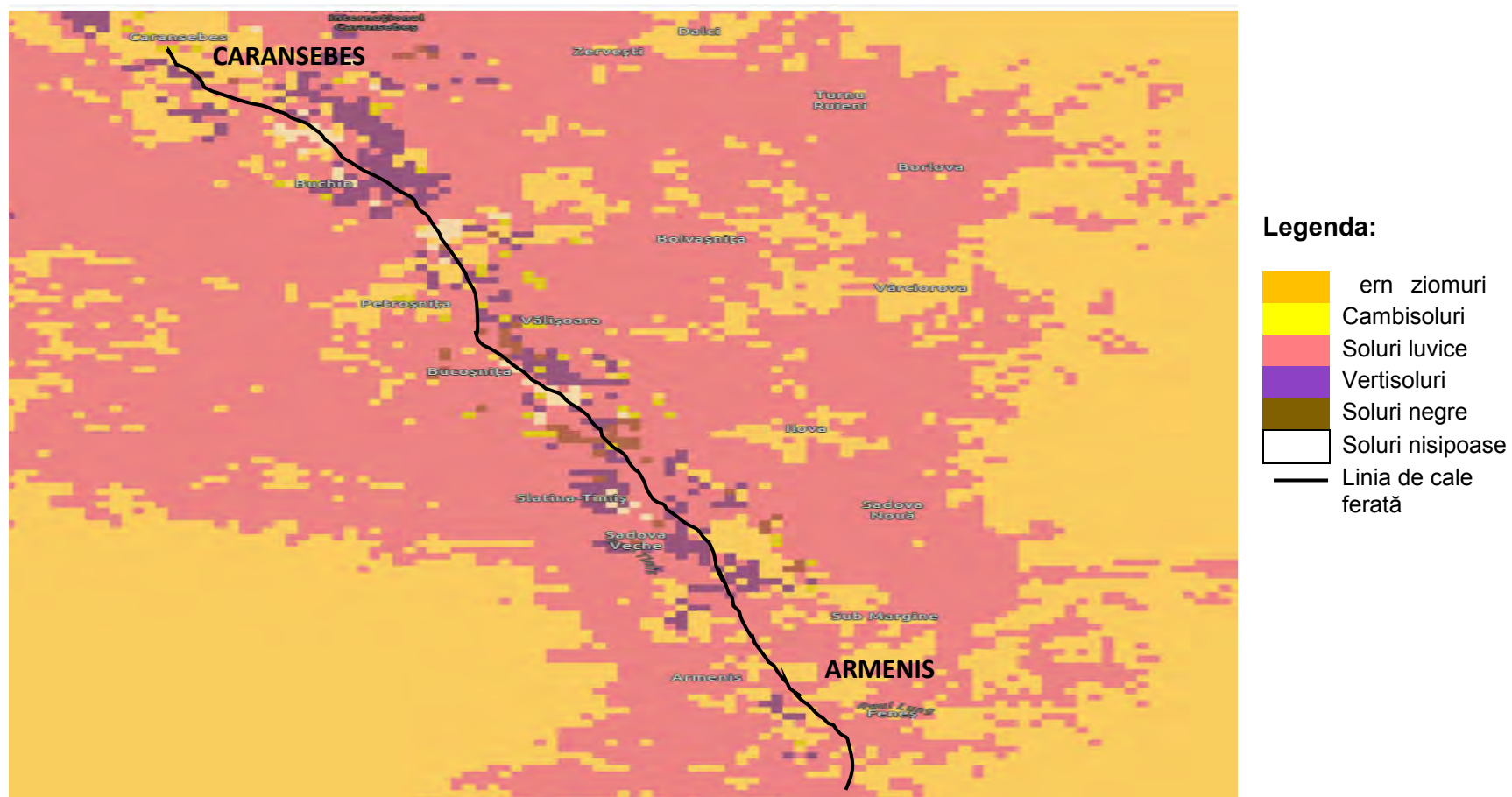


Figura - Clasele de sol din zona de implementare a proiectului – jud. Caraș Severin (Armeniș – Caransebeș)

Identificarea zonelor contaminate cu produse petroliere și metale

Având în vedere numărul mare de localități intersectate de proiect, activitățile productive, industriale și feroviare din vecinătate și informațiile disponibile privind starea solului din ampriza căii ferate existente nu au fost suficiente pentru caracterizarea stării de calitate a factorului de mediu sol.

Pentru a evita suprapunerea executării lucrărilor de reabilitare peste zone cu poluare istorică și creșterea nivelului de poluanți în sol și subsol, au fost efectuate analize privind solul contaminat din zona cailor ferate.

A fost realizată o investigație a solului și pietrei sparte din cale prin analize luându-se în calcul o serie de indicatori de poluare precum metalele grele și produsele petroliere. Este cunoscut faptul că transportul efectiv de marfă (îngrășăminte, combustibil, etc.), precum și operațiile de manipulare la încărcare-descărcare, implică pierderi accidentale de materiale și substanțe, care s-au acumulat în special în prisma căii ferate în decursul zecilor de ani.

În vederea stabilirii punctelor de prelevare s-au avut în vedere următoarele aspecte:

- Localizarea viitoarelor organizări de șantier, a platformelor de depozitare materiale și a platformelor tehnologice aferente podurilor.
- Identificarea zonelor poluate, precum orașele intersectate de calea ferată și nodurile feroviare: Craiova, Filiași, Caransebeș, Strehăia, Orșova, etc., în care trenurile staționează mai mult sau unde se asigură tranzitul lor, desfacerea sau cuplarea unor vagoane, încărcarea și descărcarea mărfurilor.
- Lista proiectelor existente, aprobate sau propuse pentru implementare ce pot genera un impact cumulativ cu proiectul propus.

Pentru evaluarea calității solului pe tronsonul liniei de cale ferată, au fost efectuate prelevări de probe de sol de la o adâncime de 30 cm.

Probele au fost analizate pentru a stabili conformitatea cu limitele impuse de legislația în vigoare, și anume:

- pentru sol, Ordinul 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului,
- pentru levigat, Ordinul nr. 95 din 12 februarie 2005 privind stabilirea criteriilor de acceptare și procedurilor preliminare de acceptare a deșeurilor la depozitare și lista națională de deșeuri acceptate în fiecare clasă de depozit de deșeuri cu modificările și completările ulterioare.

În vederea investigării calității solului de pe întregul traseu existent s-au prelevat probe de sol și piatră spartă din 51 puncte localizate între Craiova și Caransebeș.

Analizele fizico - chimice efectuate pentru indicatorii pH, Cd, Cu, Cr_{total}, Mn, Ni, Pb, Zn, pentru probele de sol și piatră spartă prelevate de pe traseul liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, au evidențiat valori ale concentrațiilor determinate sub valorile limită pentru levigat stabilite de Ordinul 95/2005 Criterii de acceptare și procedurile preliminare de acceptare a deșeurilor la depozitare.

Prezentarea punctelor de prelevare probe de sol și piatră spartă este făcută pe planul/harta de mai jos.

Rezultate analizelor de laborator sunt prezentate în continuare, grupate pe localități.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Rezultatele investigațiilor efectuate privind calitatea solului

Nr crt	Punct de prelevare (localitate/ poziție km)	Indicatori									
		pH	Conductivitate	Cd	Cu	Cr _{tot}	Mn	Ni	Pb	Zn	TPH
		Praguri de intervenție (mg/kg SU), conform Ordinului 756/1997 Categorია de folosință-sol mai puțin sensibil									
		-	-	10	500	600	4000	500	1000	1500	2000
1	Craiova, km 250+000	8,08	128,2	1,03	54,58	53,11	793,87	32,06	96,71	189,38	<25
2	Craiova, km 250+200	8,01	93,9	2,01	194,33	107,39	857,66	69,29	149,08	268,00	1119
3	Craiova, km 250+400	7,2	176,3	2,57	314,66	190,57	957,33	103,29	317,04	392,26	<25
4	Craiova, km 250+600	7,03	176,5	2,56	310,42	134,66	957,55	133,01	264,80	410,60	1664
5	Craiova, km 250+800	7,3	164,9	2,11	310,03	186,33	1043,88	106,42	281,00	427,62	373
6	Craiova, km 251+000	6,8	260,0	3,28	345,27	172,52	1371,34	154,08	321,67	603,99	1136
7	Craiova Triaj, km 252+200	7,1	108,7	1,23	170,33	102,61	851,74	53,91	103,59	251,63	<25
8	Craiova Triaj, km 252+400	6,5	339,0	1,23	180,56	106,61	811,68	49,91	121,66	276,63	<25
9	Craiova Triaj, km 252+650	7,2	123,3	1,36	171,67	97,23	854,33	49,54	134,45	261,09	<25
10	Craiova Triaj, km 253+100	6,0	98,9	1,41	174,33	110,61	902,74	44,28	106,58	216,58	<25
11	Cernele, km 255+580	6,2	212	1,03	50,11	39,16	571,65	107,13	47,91	107,08	917
12	Cernele, km 256+000	6,4	221	1,06	56,21	44,26	625,68	25,09	54,13	123,22	205
13	Cernele, km 256+700	6,4	150,4	1,33	57,22	40,13	607,68	19,05	50,17	103,55	<25
14	Ișalnița, km 262+150	4,6	866	1,09	81,78	79,05	313,41	36,09	58,10	123,67	<25
15	Ișalnița, km 262+600	5	1832	1,17	72,33	94,06	328,06	52,38	47,28	119,47	730
16	Ișalnița, km 263+000	5,4	169,1	1,37	80,66	97,03	385,57	59,38	51,77	127,55	2303
17	Filiași, km 285+853	6,5	371	1,16	170,2	142,33	810,66	260,10	130,86	144,23	<25
18	Filiași, km 286+100	6,6	161,9	1,23	177,44	153,43	761,55	272,09	134,10	166,27	<25
19	Filiași, km 286+400	6,8	300	1,96	307,09	116,73	1024,87	69,02	193,40	336,24	<25
20	Filiași km 286+600	4,5	2390	1,46	241,85	121,70	1176,82	76,33	194,25	410,14	126
21	Drobeta Tr. Severin, km.363+400	6,9	183,1	4,10	310,00	114,52	1024,83	68,64	851,03	810,55	88
22	Drobeta Tr. Severin, km 363+ 600	5,6	167,5	5,23	338,56	154,69	1305,52	103,50	800,23	1027,77	835
23	Drobeta Tr. Severin km 363+ 800	6,5	95,5	1,10	392,10	159,39	1310,25	120,69	359,30	460,25	1621
24	Drobeta Tr. Severin km 364 +500	6,3	114,8	1,27	307,52	132,61	509,34	78,26	251,33	413,69	516
25	Drobeta Tr. Severin, km 365+200	6,7	104,8	1,50	210,56	125,74	1274,38	102,16	243,03	521,65	2271
26	Șantier Naval, km386+400	6,1	109,1	1,34	275,31	94,10	1278,74	42,69	153,57	269,34	<25

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr crt	Punct de prelevare (localitate/ poziție km)	Indicatori									
		pH	Conductivitate	Cd	Cu	Cr _{tot}	Mn	Ni	Pb	Zn	TPH
		Praguri de intervenție (mg/kg SU), conform Ordinului 756/1997 Categorია de folosință-sol mai puțin sensibil									
		-	-	10	500	600	4000	500	1000	1500	2000
27	Șantier Naval, km.386+600	5,9	123,2	1,06	153,44	48,64	3510,00	93,56	109,77	520,31	<25
28	Șantier Naval, km386+850	7,9	147,1	1,57	182,94	38,02	3625,76	37,39	124,97	590,47	<25
29	Orșova km 387+790	6,7	68,5	1,17	314,30	81,26	1240,58	52,19	147,66	601,44	<25
30	Orșova km.388+000	8,5	146,2	1,28	310,33	72,58	914,52	38,45	341,89	658,10	<25
31	Orșova km 388+200	7,9	87,8	1,77	331,77	74,29	916,48	44,32	89,40	1063,88	26
32	Orșova km.388+450	8,1	80,1	1,26	154,86	61,70	964,32	40,80	102,44	958,43	<25
33	Orșova km 388+600	8,1	134,3	1,28	143,28	82,71	843,49	44,36	83,83	1063,66	623
34	Orșova km 388+900	8,4	121,8	1,36	250,63	89,10	1012,92	41,53	84,83	216,58	3681
35	Topleț km 398+083	6,9	98,9	1,31	41,23	83,59	1810,36	39,52	20,36	134,89	<25
36	Topleț km 398 +750	6,8	137,5	1,86	250,89	81,23	1990,63	43,59	19,20	142,49	<25
37	Băile Herculane km 404+400	4,8	253	1,36	165,53	57,13	1003,56	35,87	120,56	236,88	<25
38	Băile Herculane km 405+650	7,5	99,4	1,46	146,89	59,36	1320,59	53,87	136,85	346,58	514
39	Domașnea km 430+470	8,7	310	1,14	349,58	71,56	924,18	47,56	96,15	368,00	<25
40	Domașnea km 431+400	7,1	161,9	1,36	326,89	86,57	1123,18	64,58	136,19	382,21	<25
41	Teregova km 442+380	6,9	113,4	1,27	41,56	33,47	582,42	32,85	62,87	141,96	<25
42	Teregova km 443+800	7,2	126	1,44	57,43	43,85	549,66	32,02	61,23	163,88	<25
43	Slatina-Timiș km 454+000	6,6	117,5	2,14	354,20	66,25	759,33	41,56	147,2	468,07	<25
44	Slatina-Timiș km 454+700	6,8	150,3	2,58	341,42	76,89	847,89	54,10	142,26	570,66	280
45	Slatina-Timiș km.455+300	6,5	125,6	1,06	257,45	89,46	982,36	73,58	132,99	286,55	43
46	Valisoara km 460+410	6,3	126,4	1,48	347,56	70,58	1503,80	28,54	143,58	293,58	<25
47	Valisoara, km.461+900	5,7	117,9	1,69	357,63	74,15	1534,78	31,79	134,69	304,57	255
48	Caransebeș km 473+770	6,2	91	1,23	143,85	124,81	590,63	213,57	36,14	86,12	<25
49	Caransebeș, km 474+000	7,0	130	1,26	42,86	50,83	804,52	27,19	44,19	267,58	106
50	Caransebeș, km 474+550	6,5	125,5	1,25	41,26	44,29	806,24	29,63	47,16	210,36	566
51	Caransebeș, km 474+850	6,6	126,1	1,42	57,88	46,17	925,86	26,85	83,96	369,58	<25

Analiza rezultatelor analizelor efectuate pentru sol a evidențiat depășiri ale valorii pragului de intervenție pentru indicatorul TPH (hidrocarburi petroliere totale) în zona stațiilor Ișalnița, Drobeta Turnu Severin și Orșova.

Restul indicatorilor analizați sunt situați sub limitele pragurilor de intervenție pentru soluri mai puțin sensibile.

Tabel - Rezultatele investigațiilor efectuate privind calitatea pietrei sparte

Nr. crt.	Punct de prelevare (localitate/ poziție km)	Indicatori							
		Cd	Cu	Cr _{tot}	Mn	Ni	Pb	Zn	TPH
		Praguri de intervenție (mg/kg SU), conform Ordinului 756/1997 Categorია de folosință-teren mai puțin sensibil							
		10	500	600	4000	500	1000	1500	2000
1.	Craiova km 250+000	2,70	320,55	180,41	1201,66	131,10	290,33	580,66	2900
2.	Craiova km 250+200	1,56	147,10	99,95	857,33	85,10	123,94	241,76	863
3.	Craiova km 250+400	1,33	101,11	140,20	810,53	94,20	105,37	248,66	453
4.	Craiova km 250+600	1,52	102,66	95,00	951,47	101,20	201,76	354,22	685
5.	Craiova km 250+800	2,96	352,66	174,59	1206,77	150,66	341,00	485,11	2261
6.	Craiova km 251+000	3,12	358,10	193,10	1234,06	142,06	310,55	571,69	2321
7.	Craiova Triaj km 252+200	3,59	412,66	18,32	1401,33	147,65	358,67	590,11	4577
8.	Craiova Triaj km 252+400	2,74	195,77	162,39	1321,56	141,20	308,10	141,26	1512
9.	Craiova Triaj km 252+650	2,62	316,86	167,59	1301,85	101,5	315,66	582,33	2727
10.	Craiova Triaj km 253+100	1,56	147,33	132,69	957,36	124,96	214,96	95,33	344
11.	Cernele km 255+580	3,77	457,02	196,33	135,87	154,22	347,69	625,66	3384
12.	Cernele km 256+000	3,59	453,20	185,19	1430,60	141,54	367,11	586,66	3332
13.	Cernele km 256+700	3,51	219,54	171,66	1247,13	136,03	104,77	326,08	1665
14.	Ișalnița km 262+150	2,72	352,00	193,44	1712,00	137,33	342,66	653,89	4321
15.	Ișalnița km 262+600	4,10	362,00	193,25	1456,00	164,88	415,99	514,33	2310
16.	Ișalnița km 263+000	4,24	427,66	213,29	1264,88	258,00	710,66	662,30	4386
17.	Filiași km 285+853	2,89	350,66	162,95	1230,57	141,22	571,63	310,51	3591
18.	Filiași km 286+100	1,76	385,00	95,32	954,38	101,10	417,71	284,65	205
19.	Filiași km 286+400	1,78	210,36	102,22	947,33	80,11	210,74	210,74	870
20.	Filiași km 286+600	1,59	139,54	95,20	915,37	88,96	254,76	254,76	<25
21.	Drobeta Tr. Severin km.363+400	3,11	354,02	192,74	1321,58	158,10	582,66	582,66	2247
22.	Drobeta Tr. Severin km 363+ 600	3,85	361,12	184,31	1113,54	152,09	573,48	573,48	3805
23.	Drobeta Tr. Severin km 363+800	2,76	313,52	193,44	1324,81	120,33	621,77	621,77	2315
24.	Drobeta Tr. Severin km 364+500	1,98	198,66	132,69	925,44	92,10	213,00	213,00	603
25.	Drobeta Tr. Severin km 365+200	3,52	376,66	284,95	1340,77	150,24	627,23	727,23	3539
26.	Domasnea km 430+470	2,57	345,88	186,66	1314,70	154,01	34,82	570,66	3240
27.	Domasnea km 431+400	1,71	82,78	95,10	781,25	67,03	132,88	120,76	1276
28.	Teregova km 442+380	1,27	353,10	167,66	810,47	135,50	249,87	404,76	3047
29.	Teregova km 443+800	1,42	71,22	115,13	640,58	108,25	132,74	168,22	<25
30.	Slatina-Timiș km 454+000	1,36	82,33	102,54	1053,86	35,50	201,03	143,80	1343
31.	Slatina-Timiș km 454+700	1,19	93,44	101,25	679,54	53,14	108,33	164,80	1077
32.	Slatina-Timiș km.455+300	1,77	313,39	110,89	1043,55	89,11	271,63	417,28	240
33.	Valisoara km 460+410	1,40	71,09	90,36	802,50	63,72	49,24	186,99	181
34.	Valisoara km.461+900	1,17	53,19	110,89	743,55	48,11	129,14	252,14	274

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Punct de prelevare (localitate/ poziție km)	Indicatori							
		Cd	Cu	Cr _{tot}	Mn	Ni	Pb	Zn	TPH
		Praguri de intervenție (mg/kg SU), conform Ordinului 756/1997 Categorია de folosință-teren mai puțin sensibil							
		10	500	600	4000	500	1000	1500	2000
35.	Caransebeș km 473+770	1,21	63,39	90,89	843,55	63,11	69,10	152,14	<25
36.	Caransebeș km 474+000	1,54	73,39	74,16	1022,55	54,16	143,30	205,66	<25
37.	Caransebeș km 474+550	1,62	106,33	110,89	943,11	48,11	106,63	104,22	<25
38.	Caransebeș km 474+850	1,13	107,55	52,63	615,78	54,11	132,13	139,45	<25
39.	Domașnea km 430+470	2,57	345,88	186,66	1314,70	154,01	34,82	570,66	3240
		Praguri de intervenție (mg/kg SU), conform Ordinului 756/1997 Categorია de folosință - teren sensibil (arie protejată)							
		5	200	300	2500	150	100	600	500
40.	Șantier Naval km 386+400	2,93	124,75	167,22	1514,66	142,33	204,88	510,4	1114
41.	Șantier Naval km.386+600	2,58	81,24	104,66	852,09	98,50	126,71	312,1	<25
42.	Șantier Naval km 386+850	1,03	93,58	93,10	825,33	75,20	107,58	246,1	<25
43.	Orșova km.388+000	1,55	102,66	123,81	1321,50	83,31	107,47	321,9	312
44.	Orșova km 388+200	2,93	186,66	152,09	1203,85	154,21	307,23	590,8	1214
45.	Orșova km.388+450	3,88	198,87	163,45	1324,00	132,55	132,55	510,7	2006
46.	Orșova km 388+600	1,36	81,04	96,61	615,77	54,38	54,38	127,1	135
47.	Orșova km 388+900	3,86	189,00	175,17	1020,82	89,32	89,32	121,8	1432
48.	Topleț km 398+083.	1,87	71,74	95,06	740,59	162,08	245,08	164,87	<25
49.	Topleț km 398 +750	1,80	175,44	170,88	752,90	55,33	59,30	121,75	715
50.	Băile Herculane km 404+400	3,12	197,74	41,44	1255,51	120,70	132,88	164,49	1352
51.	Băile Herculane km 405+650	1,41	59,58	151,11	1371,20	67,05	109,10	329,14	<25

Analizând rezultatele analizelor chimice prezentate în tabelele de mai sus, rezultă că valorile concentrațiilor poluanților investigați (TPH și metale) s-au determinat concentrații ce depășesc valorile pragurilor de intervenție, conform Ordinului nr.765/1997 pentru aprobarea reglementărilor privind evaluarea poluării mediului.

Analiza rezultatelor analizelor efectuate pentru piatră spartă a evidențiat depășiri ale valorii pragului de intervenție pentru indicatorul TPH (hidrocarburi petroliere totale) în zona stațiilor Craiova, Craiova Triaj, Cernele, Ișalnița, Drobeta Turnu Severin, Teregova, Domașna, Șantier Naval, Orșova, și Băile Herculane.

Restul indicatorilor analizați sunt situați sub limitele pragurilor de intervenție pentru soluri mai puțin sensibile.

5.5. GEOLOGIA SUBSOLULUI

Caracteristicile geologice generale ale zonei proiectului

Din punct de vedere geologic și structural-tectonic zona pe care este amplasat sectorul de cale ferată analizat poate fi separată astfel:

A. între Craiova - Prunișor - varianta Balota (Șimian)

Face parte din Platforma Moesică, Blocul Valah. Soclul Platformei Valahe a fost întâlnit prin câteva foraje în zonele Balș, Dioști, Slatina. Aici, la adâncimi în jur de 3000 m, forajele au întâlnit șisturi cristaline. Cuvertura debutează în toate sectoarele sale cu depozite detritice ce sunt atribuite Ordovician-Cambrianului și se continuă până la Pleistocen. Ultimul ciclu de sedimentare, cel Badenian – Pleistocen, cuprinde depozite predominant detritice, molasice (Săndulescu, 1984).

Din punct de vedere litologic în zona căii ferate, cu mici excepții, se întâlnesc în special depozite recente, de vârstă cuaternară, ce conțin roci slab consolidate și sedimente neconsolidate.

B. Sectorul cuprins între Șimian și Caransebeș

Din punct de vedere geologic, tronsonul de cale ferată traversează formațiuni geologice care aparțin unităților tectonice ale Carpaților Sudici. Aceste unități tectonice sunt suprapuse astfel: Pânza Supragetică este suprapusă peste Pânza Getică, aceasta încalcă peste Pânza de Severin (cu poziție de para-autohton), iar Pânza de Severin încalcă peste Unitățile Danubiene (cu poziție de autohton).

Definitivarea structurii carpatice a început la mijlocul Cretacicului, odată cu faza paroxismală austriacă (mesocretacică) și a continuat cu fazele tectonice laramice, de vârstă senoniană. Pânzele carpatice sunt structuri tipic alpine, formate în tectogeneza alpină. La vest de unitățile alpine, peste contactul Pânzei Supragetice cu hinterlandul panonic, se dispun depozite sedimentare Miocene, Pliocene și Cuaternare. La est, la contactul dintre Unitățile Danubiene și Platforma Moesică, se dispun depozite sedimentare neogene și cuaternare, cu rol de molasă post-tectonică.

Dintre procesele geomorfologice actuale observate în timpul cartarilor geologice și geomorfologice care afectează calea ferată se pot menționa: fenomenele de dezagregare și apropierea versantului cu roci slab consolidate pot conduce la căderi de roci peste zona căii ferate, zone cu roci de falie foarte friabile în care deformarea este foarte puternică, ducând la sfărșirea acestora, pietrișuri slab consolidate foarte aproape de calea ferată, care se dezagregă, cu potențial de prăbușire de fragmente de rocă cu dimensiuni până la 10 cm.

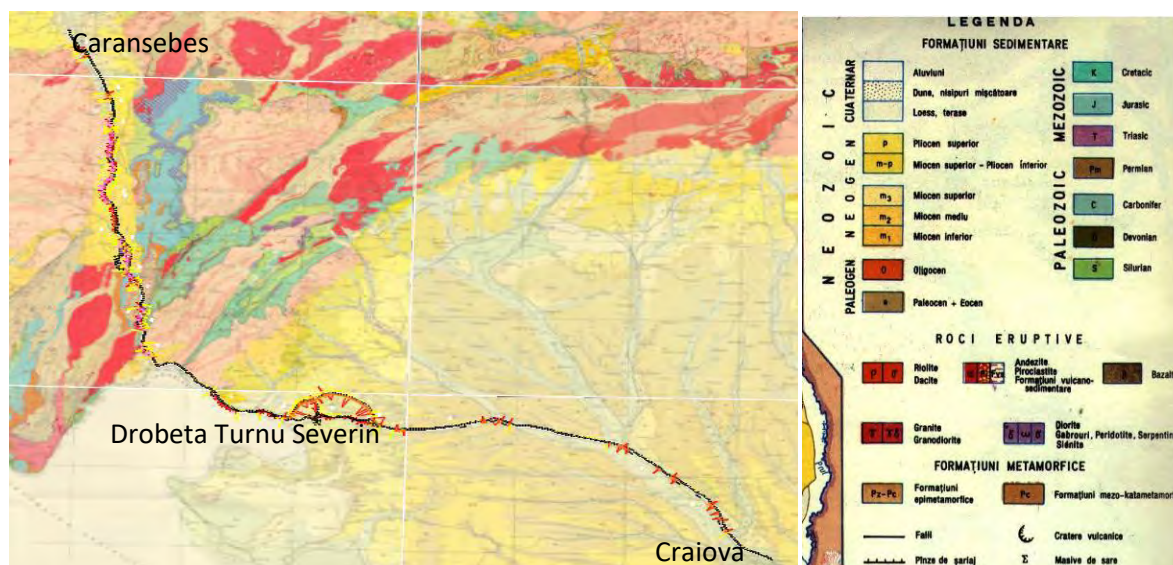


Figura - Harta geologica

Alunecările de teren

Conform Legii 575/2001 - Anexa 6, perimetrul situat între km 248+760 – 292+500 se află în zona cu potențial "scăzut" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare —redusă" perimetrul dintre km 292+500 - 395+000 se află în zona cu potențial "ridicat" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare —mare" cu alunecări primare – reactivate Perimetrul situat între km 395+000 - 474+925, se află în zona cu potențial "mediu" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare —redusă" cu alunecări primare.

Seismicitate

Conform SR 11100/1:1993, referitor la zonarea seismică a României, traseul de cale ferată Craiova - Caransebeș, se încadrează în aria —8"de seismicitate (zona Craiova, zona Băile Herculane), aria —7" (Craiova-Drobeta Tr.Severin și zonele Orșova și Mehadia, Vârciorova – Slatina Timiș), aria "6" (Drobeta Tr.Severin-Varciorova, zona Poarta, Slatina Timiș - Caransebeș).

Conform normativului P100/1-2013, hazardul seismic, care este descris de valoarea de vârf a accelerației orizontale a terenului (ag) determinată pentru intervalul mediu de recurență de referință IMR, corespunzător stării limite ultime, pentru traseul de cale ferată Craiova-Caransebeș are valori cuprinse între ag = 0.15-0.20 g. După același normativ, intervalul are o perioadă de colț Tc = 0.7-1.0 s.

**Report privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

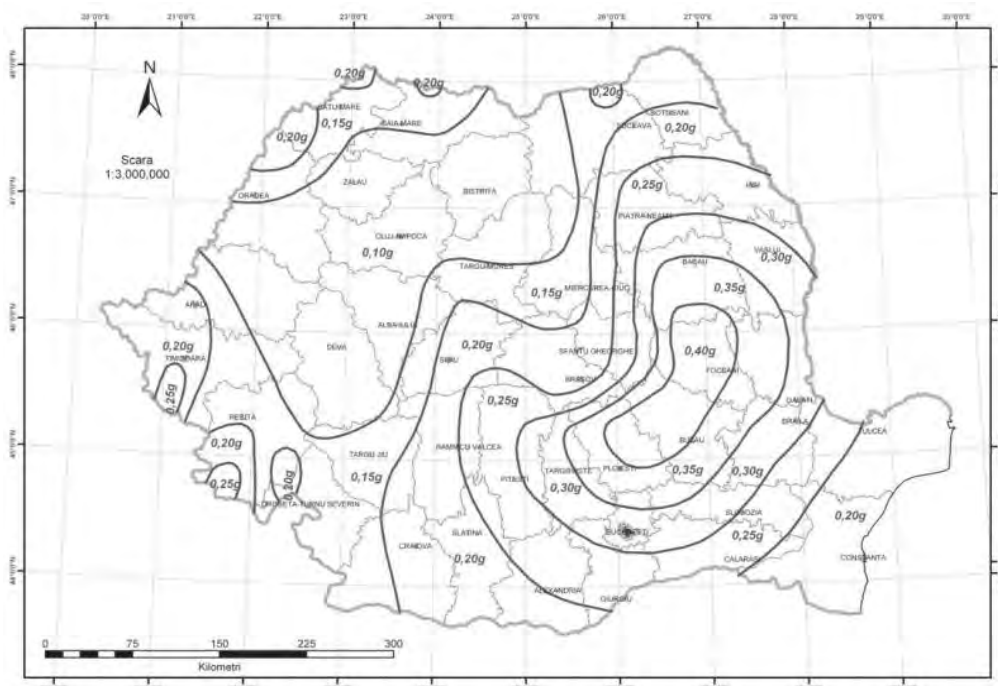


Figura - Zonarea teritoriului României în termeni de valori de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag cu IMR 225 de ani si 20% probabilitate de depășire în 50 de ani

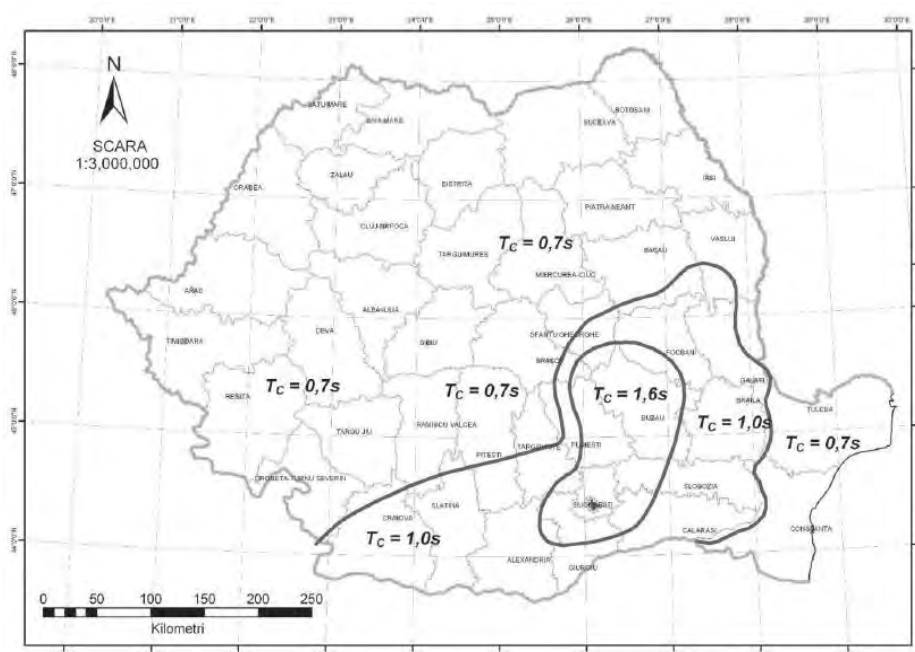


Figura - Zonarea teritoriului României în termeni de perioada de control (colț), TC a spectrului de răspuns

Zona seismogenă danubiană (DA) ce cuprinde extremitatea vestică a unității orogenice a Carpaților Meridionali, a fost retrasată decuplat de zona Banatului (BA) și extinsă către NE pentru a include seismicitatea recent înregistrată în zona Tg. Jiu precum și o serie de evenimente istorice din această arie. Rata activității seismice este relativ înaltă, mai ales la granița cu Serbia, traversând Dunărea. Cel mai puternic eveniment înregistrat este cel din 18.07.1991, cu MW =5.6. Mecanismul

acestui eveniment este o falie normală, cu axa T orientată aproximativ N-S, în concordanță cu regimul extensional din Carpații Meridionali.

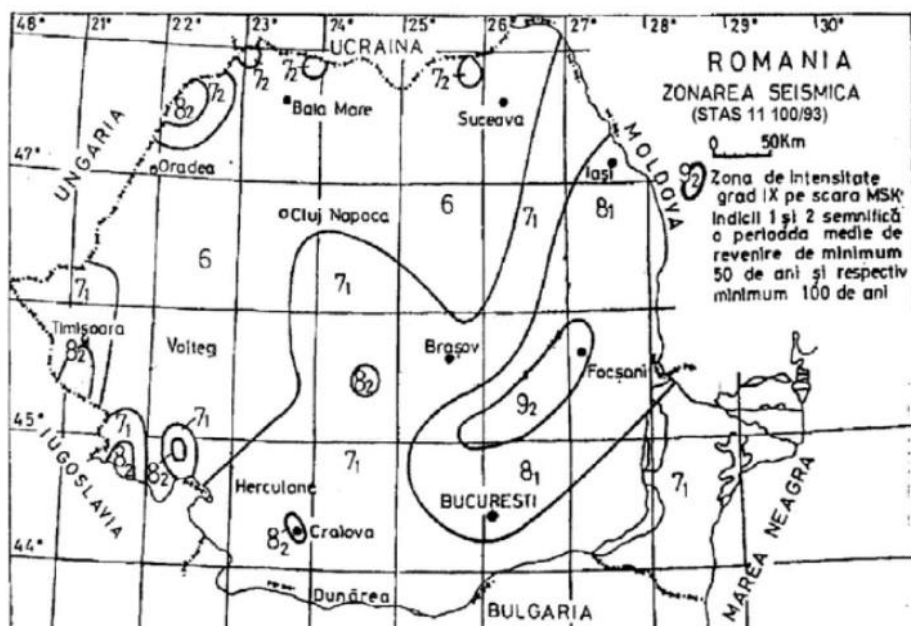


Figura - Zonarea seismică a teritoriului României Intensități pe scara MSK, conform SR 11100-1:1993

5.6. Biodiversitatea

5.6.1. Prezentarea zonelor de intersecție și învecinare a proiectului cu ariile naturale protejate

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele arii naturale protejate:

- ROSCI0045 Coridorul Jiului,
- ROSCI0366 Oprănești,
- ROSCI0420 Râul Motru,
- ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier,
- ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei,
- ROSCI0206 Domogled – Valea Cernei,
- ROSCI0069 Porțile de Fier,
- ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca,
- ROSCI0284 Cheile Teregovei,
- RONPA0312 Iardașița,
- RONPA0383 Râpa Neagra,
- RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova,
- RONPA0615 Valea Oglanicului,
- RONPA0625 Dealul Varanic,
- RONPA0639 Cracul Gaioara,
- RONPA0641 Cracul Crucii,
- RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier,
- RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier.

De asemenea, traseul caili ferate trece prin vecinătatea arii naturale protejate:

- ROSCI0405 Dealurile Strehăia – Bâtlanele,

ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei,
ROSCI0432 Prunișor,
RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei,
RONPA0624 Dealul Duhovnei,
RONPA0642 Fața Virului,
RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare,
RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii,
RONPA0313 Belareca,
RONPA0310 Coronini – Bedina,
RONPA0326 Valea Greatca,
RONPA0327 Ravena Crouri,
RONPA0309 Domogled,
RONPA0335 Locul Fosilifer de la Petroșnița,
RONPA0322 Sfinxul Banatean.

Tabel - Distanța proiectului față de ariile naturale protejate

Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată
1.	ROSCI0045 – Coridorul Jiului	km 276+165 – km 277+105	Trece la 10 – 500 m de arie, pe o distanță de 940 m
		km 277+105 – km 277+270	Traversează aria pe o lungime de 165 m
		km 277+270 – km 277+465	Trece la ~90 m de are, pe o lungime de 195 m
		km 277+465 – km 277+550	Traversează aria pe o lungime de 85 m
		km 277+550 – km 277+890	Trece la 30 – 200 m de arie, pe o lungime de 340 m
		km 277+980 – km 278+200	Trece la ~180 m de arie, pe o lungime de 220 m
		km 287+800 – km 289+230	Trece la 380 – 440 m de arie, pe o lungime de ~1430 m
		km 290+600 – km 292+520	Traversează aria pe o lungime de 1900 m
		km 292+520 – km 292+845	Trece la 130 – 200 m de arie pe o lungime de cca. 400 m
		km 292+845 – km 293+300	Traversează aria pe o lungime de 455 m
2.	ROSCI0366 – Râul Motru	km 298+160 – km 303+970	Trece la 170 – 500 m de arie, pe o lungime de ~5810 m
		km 303+970 – km 304+120	Traversează aria pe o lungime de ~150 m
		km 304+750 – km 305+560	Trece la 65 – 450 m de arie, pe o lungime de ~810 m
3.	ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele	km 310+460 – km 311+800	Trece la 300 – 500 m de arie, pe o lungime de ~1340 m
4.	ROSCI0432 – Prunișor	km 330+200 – km 339+000	Trece la 250 – 950 m de arie, pe o lungime de ~8800 m
5.	ROSCI0420 – Oprănești	km 344+780 – km 350+680	Traversează aria pe o lungime de ~5900 m
		km 350+680 – km 351+800	Trece la 20 – 280 m de arie, pe o lungime de ~1120 m

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată
6.	ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier	km 368+645 – km 370+650	Traversează aria pe o lungime de ~2005 m
		km 370+650 – km 374+900	Trece la 30 – 230 m de arie, pe o lungime de ~4250 m
		km 374+900 – km 389+680	Traversează aria pe o lungime de ~14780 m
7.	ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei	km 368+645 – km 370+640	Trece la 20 – 60 m de arie, pe o lungime de ~1995 m
		km 370+640 – km 375+000	Traversează aria pe o lungime de 4360 m
		km 375+000 – km 382+460	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 7460 m
		km 382+460 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de ~9860 m
8.	ROSCI0206 – Porțile de Fier	km 368+645 – km 385+320	Traversează aria pe o lungime de ~16675 m
		km 385+320 – km 389+675	Trece la 40 – 250 m de arie, pe o lungime de 4355 m
		km 389+675 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 2645 m
9.	ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei	km 400+350 – km 400+800	Trece la 50 – 230 m de arie, pe o lungime de 450 m
		km 400+800 – km 401+570	Traversează aria pe o lungime de 770 m
		km 401+570 – km 404+300	Trece la 50 – 750 m de arie, pe o lungime de ~2730 m
		km 404+300 – km 405+350	Traversează aria pe o lungime de ~1050 m
		km 405+350 – km 406+700	Trece la ~500 m de arie, pe o lungime de 1350 m
10.	ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei	km 405+350 – km 406+700	Trece la ~500 m de arie, pe o lungime de 1350 m
11.	ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca	km 443+000 – km 443+480	Traversează aria pe o lungime de 480 m
		km 443+080 – km 443+180	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 100 m
		km 443+180 – km 443+350	Traversează aria pe o lungime de 170 m
		km 443+350 – km 444+900	Trece la 200 – 500 m de arie, pe o lungime de 1150 m
		km 455+500 – km 467+300	Trece la 20 – 600 m de arie, pe o lungime de ~11800 m
12.	ROSCI0284 – Cheile Teregovei	km 444+450 – km 447+300	Traversează aria pe o lungime de 2850 m
13.	RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier	km 368+740 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 23580 m
14.	RONPA0309 Domogled	km 401+550 - km 402+850	Trece la ~1300 m de arie, pe o lungime de 1000 m

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată
		km 401+000 - km 401+550	Trece la ~2200 m de arie, pe o lungime de 550 m
15.	RONPA0310 Coronini – Bedina	km 401+550 - km 401+760	Trece la ~930 m de arie, pe o lungime de 210 m
		km 404+800 - km 401+420	Trece la ~580 m de arie, pe o lungime de 130 m
16.	RONPA0312 Iardașița	km 400+630 – km 401+290	Traversează aria pe o lungime de 660 m
		km 401+290- km 401+560	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 270 m
		km 401+560 - km 401+630	Traversează aria pe o lungime de 70 m
		km 401+630 -km 404+260	Trece la ~300 m de arie, pe o lungime de 2630 m
		km 404+260 – km 404+955	Traversează aria pe o lungime de 705 m
17.	RONPA0313 Belareca	km 404+800 - km 406+400	Trece la ~500 m de arie, pe o lungime de 1600 m
		km 406+400 -km 408+400	Trece la ~800 m de arie, pe o lungime de 2000 m
		km 408+400 – km 410+400	Trece la ~2300 m de arie, pe o lungime de 2000 m
18.	RONPA0322 Sfinxul Bănățean	km 401+610 – km 401+555	Trece la ~250 m de arie, pe o lungime de 55 m
19.	RONPA0323 Râpa Neagră	km 411+295 – km 411+785	Traversează aria pe o lungime de 490 m
20.	RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare	km 423+873 – km 424+343	Trece la ~300 m de arie, pe o lungime de 470 m
21.	RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova	km 372+800 – km 374+180	Traversează aria pe o lungime de 1380 m
		km 377+680 + km 380+960	Traversează aria pe o lungime de 3280 m
22.	RONPA0615 Valea Oglănicului	km 370+180 - km 371+280	Traversează aria pe o lungime de 1100 m
23.	RONPA0624 Dealul Duhovnei	km 381+180 - km 381+400	Trece la ~30 m de arie, pe o lungime de 220 m
		km 381+400 - km 381+500	Trece la ~140 m de arie, pe o lungime de 100 m
		km 381+500 - km	Trece la ~560 m de arie, pe o lungime

Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată
		381+765	de 265 m
		km 381+765 - km 382+030	Trece la ~1000 m de arie, pe o lungime de 540 m
24.	RONPA0625 Dealul Vărănic	km 367+666 - km 368+146	Trece la ~420 m de arie, pe o lungime de 480 m
		km 368+146 - km 368+446	Trece la ~50 m de arie, pe o lungime de 300 m
		km 368+446 - km 370+746	Traversează aria pe o lungime de 2300 m
25.	RONPA0639 Cracul Găioara	km 369+655 - km 370+175	Traversează aria pe o lungime de 520 m
26.	RONPA0641 Cracul Crucii	km 374+140 - km 374+860	Trece la ~5 m de arie, pe o lungime de 720 m
		km 374+860 - km 375+040	Traversează aria pe o lungime de 180 m
		km 375+040 - km 376+000	Trece la ~30 m de arie, pe o lungime de 940 m
27.	RONPA0642 Fața Virului	km 375+990 - km 377+875	Trece la ~30 m de arie, pe o lungime de 1885 m
28.	RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii	km 350+800 - km 350+720	Trece la ~330 m de arie, pe o lungime de 80 m
29.	RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier	km 368+740 - km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 23580 m
30.	RONPA0001 Parcul Național Domogled	km 401+000 - km 409+000	Trece la 247 m de arie, pe o lungime de 7900 m
31.	RONPA0327 Ravena Crouri	km 418+222 - km 420+856	Trece la o distanță de 1655 m
32.	RONPA0326 Valea Greățca	km 410+313	Trece la o distanță de 1311 m
33.	RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii	km 350+500 - km 350+800	Trece la ~330 m de arie, pe o lungime de 300 m

O imagine de ansamblu a traseului propus în raport cu ariile naturale este prezentată în figurile de mai jos:

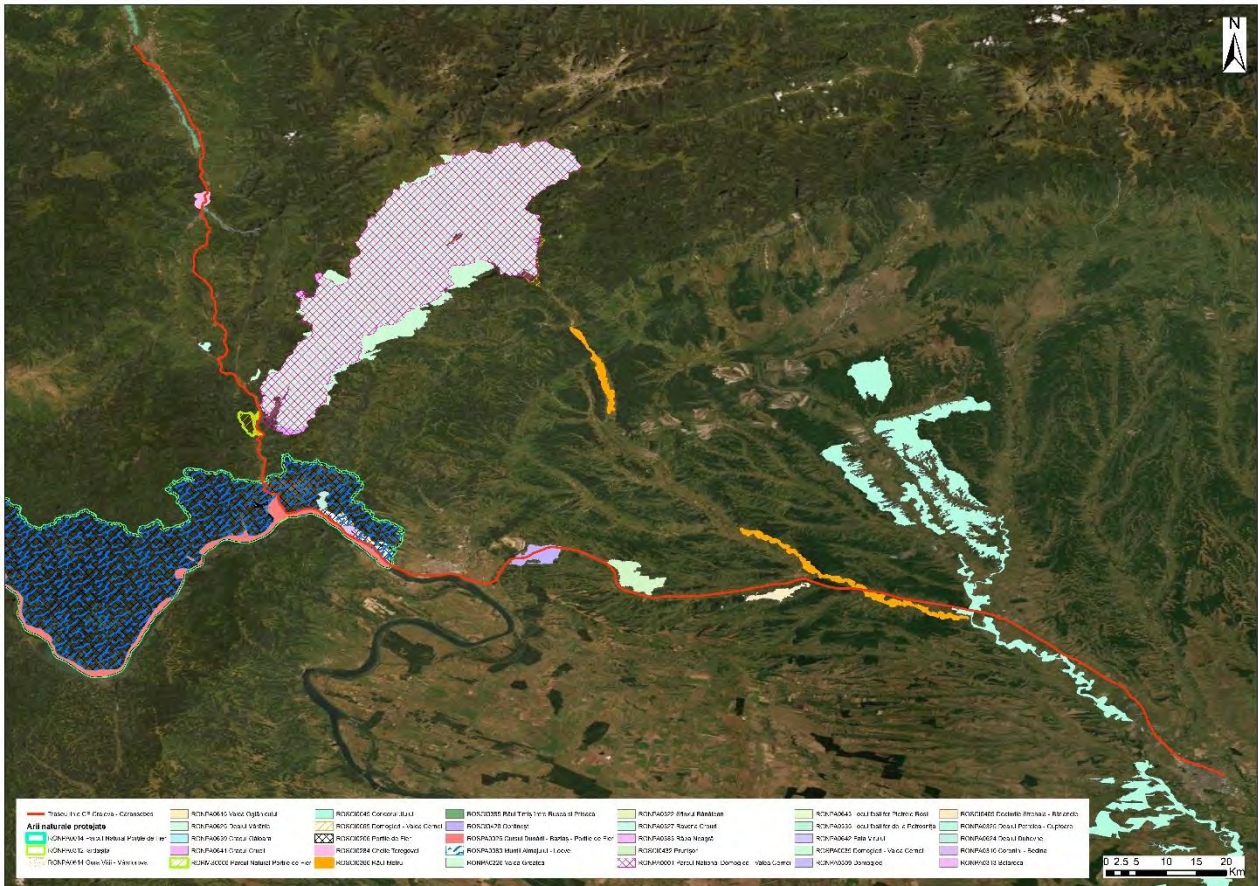


Figura - Arii naturale protejate în zona proiectului de cale ferată

5.6.2. Informații privind ariile naturale protejate de interes comunitar

ROSCI0045 – Coridorul Jiului

Situl Natura 2000 ROSCI0045 Coridorul Jiului este situat pe valea râului Jiu. Acesta se desfășoară în principal pe teritoriul administrativ al județului Dolj (73,76%), precum și în județul Gorj (25,07%), iar suprafețe foarte mici se regăsesc în județele Olt (0,67%) și Mehedinți (0,29%).

Suprafața totală a ariei naturale de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului este de 71.452 ha, fiind dispusă pe o lungime de circa 150 km din Subcarpații Getici și până la Dunăre.

Deși ocupă doar 0,5% din suprafața pădurilor țării și 0,6% din suprafața națională, acesta concentrează 18 tipuri de habitate naturale de interes comunitar. Aici se regăsesc populații viabile de specii floristice și faunistice de interes comunitar. Teritoriul situat de-a lungul cursului mijlociu și inferior al Jiului include unul dintre cele mai rare și mai reprezentative eșantioane relictare de luncă europeană puțin alterată. Situl traversează patru din cele 15 ecoregiuni ale regiunii biogeografice continentale din România (Podișul Getic, Câmpiile Găvanu-Burdea, Silvestepa Câmpiei Române, Lunca Dunării). Valea Jiului este și unul dintre principalele culoare transbalcanice de migrație

a unui număr impresionant de păsări (drumul centro-european-bulgar). Împreună cu cele sedentare, în Coridorul Jiului au fost identificate 135 de păsări.

Suprafața sitului aparține din punct de vedere geologic Depresiunii Getice. Aceasta s-a individualizat odată cu scufundarea fundamentului care ține de cristalinelul pânzei getice și a funcționat ca o arie de sedimentare până în cuaternar, când a fost colmatată și ușor înălțată. Fundamentul acesteia este constituit din formațiuni cristaline de tip carpatic scufundate la mii de metri. Sedimentul care o acoperă este reprezentat prin depozite de molasă, la zi apărând doar formațiunile piemontane alcătuite din argile, nisipuri și pietrișuri cu structură fluvio-torențială, acoperite și ele de luturi nisipoase.

Situl se întinde de-a lungul Jiului, de la Țicleni până la vărsarea acestuia în Dunăre, cuprinzând cursul mijlociu și inferior al râului. Jiul colectează toate pâraiele din zonă: Jieț (Jiul Vechi), Livadia, Dalga, Leu, Prodila, Ulm, Breasta, Brădești, Argetoasa, Răcan, Ceplea.

În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 71362.70 ha.

Fauna de mamifere din sit este formată din popândăi (specie de interes comunitar), iepuri, căprioare, vulpi și vidre, la care se adaugă specii de lilieci. Dintre amfibieni și reptile, în sit sunt prezente trei specii comunitare – buhaiul de baltă cu burta roșie, tritonul cu creastă și broasca țestoasă de apă. Fauna piscicolă este bine reprezentată de scrumbie (la vărsarea Jiului în Dunăre), avat, țipar etc. Nu mai puțin de 12 specii de pești sunt protejate la nivel european. Fauna de nevertebrate este reprezentată de specii de interes comunitar ca țărăncuța, rădașca, calul dracului, carab, cosaș și cosaș transilvan. În zonă a fost identificat un număr impresionant de specii de păsări de importanță comunitară dintre care amintim stârcii, buhaiul de baltă, barza, lebăda de vară, egreta mare, egreta mică, piciorongul, cormoranul pitic, lopătarul, ibisul, ciocîntorsul, chirele, eretele de stuf, gaia neagră, bățăușul.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 1.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0045 – Coridorul Jiului sunt prezentate în Tabel 1 și Tabel 2.

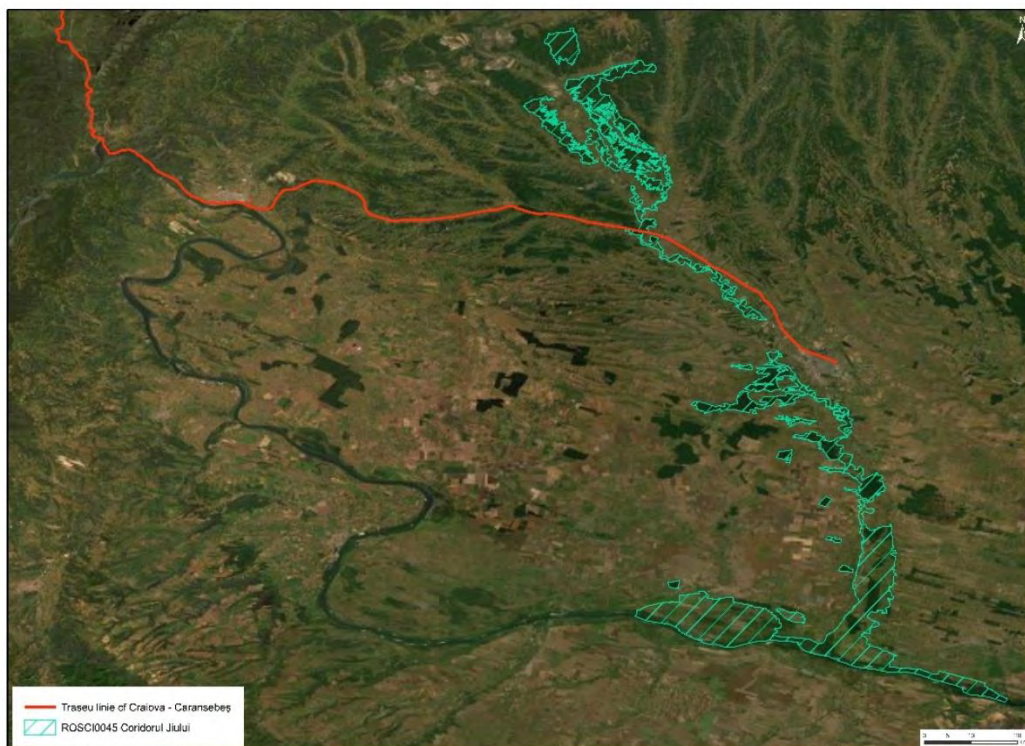


Figura 1. Situl ROSCI0045 Coridorul Jiului în raport cu linia căii ferate

Tabel 1. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate				Evaluare			
Cod	PF	Acoperire (Ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
				Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
1530	X	648	Bună	B	B	B	B
3130	-	17	Bună	B	C	B	B
3140	-	0	Bună	C	C	C	C
3150	-	32	Bună	C	C	C	C
3260	-	0	Bună	C	C	B	B
3270	-	15	Bună	B	C	B	B
6120	X	1610	Bună	B	B	B	B
6430	-	1	Bună	B	C	B	B
6440	-	127	Bună	B	B	B	B
6510	-	252	Bună	B	C	B	B
9130	-	1786	Bună	B	C	B	B
9170	-	3700	Bună	B	B	B	B
91E0	X	257	Bună	A	B	B	A
91F0	-	4333	Bună	A	B	B	B
9110	X	3157	Bună	A	B	B	B
91M0	-	10125	Bună	A	B	B	B
91Y0	-	2958	Bună	A	C	A	A
92A0	-	6172	Bună	A	B	B	B

Tabel 2. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație					Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1335	<i>Spermophilus citellus</i>	P	10000	50000	i	P	G	C	B	C	B
A	1188	<i>Bombina bombina</i>	P	5000000	10000000	i	P	G	B	B	C	B
A	1166	<i>Triturus cristatus</i>	P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
A	1993	<i>Triturus dobrogicus</i>	P	1000	5000	i	P	G	C	B	C	B
F	4125	<i>Alosa immaculata</i>	P	6000	10000	i	P	G	C	B	B	B
F	1130	<i>Aspius aspius</i>	P	500	1000	i	P	G	B	B	C	B
F	6963	<i>Cobitis taenia Complex</i>	P	1000	5000	i	P	G	C	B	C	B
F	1157	<i>Gymnocephalus schraetzer</i>	P	50	100	i	P	G	C	C	C	C
F	1145	<i>Misgurnus fossilis</i>	P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
F	2522	<i>Pelecus cultratus</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>	P	10000	50000	i	P	G	C	B	C	B
F	6143	<i>Romanogobio kesslerii</i>	P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
F	5329	<i>Romanogobio vladykovi</i>	P	10000	50000	i	P	G	C	B	C	B
F	5347	<i>Sabanejewia bulgarica</i>	P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
F	1160	<i>Zingel streber</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
F	1159	<i>Zingel zingel</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
I	4013	<i>Carabus hungaricus</i>	P	-	-	-	R	-	C	B	B	B
I	4045	<i>Coenagrion ornatum</i>	P	-	-	-	R	-	B	B	C	B
I	1042	<i>Leucorrhinia pectoralis</i>	P	-	-	-	P	-	A	B	C	B
I	1083	<i>Lucanus cervus</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
I	4054	<i>Pholidoptera transsylvanica</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	A	B
P	1898	<i>Eleocharis carniolica</i>	P	100	2000	i	R	M	C	B	B	B
P	1428	<i>Marsilea quadrifolia</i>	P	-	-	-	V	-	C	C	C	C
R	1220	<i>Emys orbicularis</i>	P	1000	5000	i	P	G	C	B	C	B

ROSCI0366 – Râul Motru

Situl Natura 2000 ROSCI0366 – Râul Motru se prezintă ca o fâșie îngustă, cu o lățime maximă de aproximativ 700 m, ce se desfășoară pe două sectoare distincte ale râului Motru:

- primul sector, pornește din aval de Baia de Aramă, din dreptul localității Apa Neagra și se întinde pe o lungime de 14,7 km, ajungând până în dreptul localității Cătunele; la nivelul acestui perimetru, fără îndoială, cel mai valoros areal este cel al Cheilor Glogovei, unde râul Motru străbate un parcurs puțin sunos, de aproximativ 2 km, străjuit de versanți abrupti, împăduriți;
- cel de-al doilea sector, în lungime de aproximativ 32 km, pornește din aval de localitatea Văgiulești și parcurge un traseu sinos, cu curgere lină, până aproape de confluența cu râul Jiu, malurile păstrând urme ale unor formațiuni ripariene valoroase, de tipul pădurilor de luncă, a luncilor inundabile, brațelor moarte (zătoane).

În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 1871.20 ha.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 2.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0366 – Râul Motru sunt prezentate în

Tabel 3.

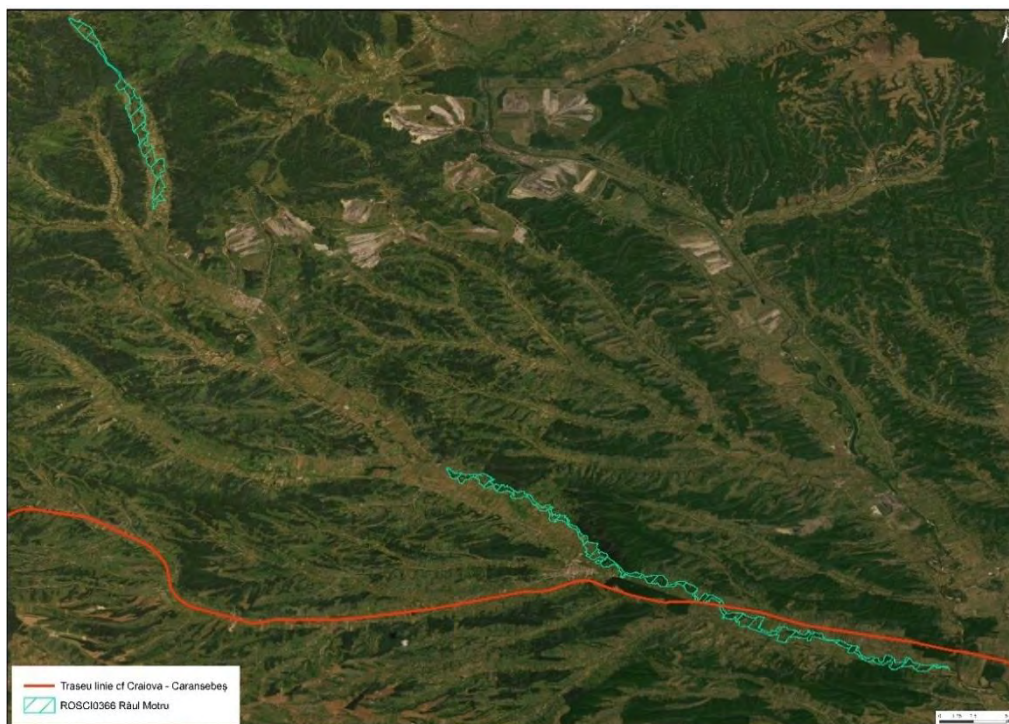


Figura 2. Situl ROSCI0366 Râul Motru în raport cu linia căii ferate

Tabel 3. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație					Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	10	20	i	P	G	C	B	C	B
A	1193	<i>Bombina variegata</i>	P	100000	200000	i	P	G	C	B	C	B
F	5261	<i>Barbus balcanicus</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
F	6143	<i>Romanogobio kesslerii</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
F	5197	<i>Sabanejewia balcanica</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	30	-	i	P	G	C	B	A	B

Tabel 3.1. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate				Evaluare			
Cod	PF	Acoperire (Ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
				Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
92A0	-	187	Moderată	C	B	C	C

ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele

Situl Natura 2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele este situat în Piemontul Motrului, pe interfluviul dintre vaile Baltanele (la sud) și Husnita (la nord). Din punct de vedere teritorial administrativ, situl este pe teritoriul comunei Strehaia (jud. Mehedinți). Altitudinea variază între 120 m și 290 m (Vf. Măgura lui Păun).

Relieful este reprezentat de versanți cu înclinare slabă (<6 grade) și medie (7-15 grade). Substratul parental pe care s-au format solurile este reprezentat de depozite sedimentare constituite din argilă și marne argiloase, în alternanță cu nisipuri și pietrișuri. Substratul geologic este predispus la eroziune în condiții de torențialitate, generand râpe și ravene. În cuprinsul sitului există o rețea hidrologică constituită din paraie cu debit fluctuant, care seaca vara și toamna, fără caracter torențial. Climatul este temperat continental cu influențe submediteraneene. Temperatura medie anuală este de cca. 10 grade C, cu o amplitudine anuală de 24,4 grade C, între -2,9 grade în ianuarie și +21,5 grade în iulie. Cantitatea medie anuală de precipitații este de cca. 661 mm/an, cu un maxim în luna mai (73,3 mm) și minim în luna februarie. Deficitul de precipitații constituie principalul factor limitativ pentru vegetație. Solurile sunt de tip

livosol și preluvosol. Vegetația forestieră este constituită în principal din cer, gârniță și gorun.

În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 803.90 ha.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 3.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele sunt prezentate în Tabel și

Tabel .



Figura 3. Situl ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele în raport cu linia căii ferate

Tabel 4. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate			Evaluare			
Cod	Acoperire (Ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
			Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
91M0	385	Bună	A	C	B	B
91Y0	325	Bună	B	C	B	B

Tabel 5. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie		Populație					Sit					
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	-	-	-	-	M	C	B	C	B

ROSCI0432 – Prunișor

Aria naturală protejată Natura 2000 ROSCI0432 – Prunișor, este un sit de importanță comunitară, situat în partea centrală a județului Mehedinți. Are o suprafață de 1900,40 ha și aparține în totalitate regiunii biogeografice continentale.

Din suprafața totală a sitului, un procent de circa 60% (59,46%) este ocupat de păduri de foioase, iar 11,34% de pajiști. Diferența până la 100% revine terenurilor arabile (18,15%), livezilor, viilor (7,99%) și pădurilor de tranziție (3,06%).

Solurile sunt de două categorii: soluri de luncă pe valea Hușniței și afluenților acesteia și soluri brune de pădure podzolite în diferite grade.

Aria naturală ROSCI0432 Prunișor se învecinează cu pârâul Hușnița, unul din cei mai importanți afluenți ai Râului Motru. În nordul ariei se afla pârâul Cervenita iar în sudul ariei se afla pârâul Husnița.

Analizând pe anotimpuri elementele climei din aria ROSCI0432 Prunișor, se constată că vara se caracterizează prin temperaturi ridicate, chiar peste 40°C în lunile iulie și august, cu secete prelungite și precipitații reduse. Iarna este mai scurtă și blândă cu temperaturi medii lunare pozitive.

În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 1900.40 ha.

Limitele sitului ROSCI0432 – Prunișor în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 4.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0432 – Prunișor sunt prezentate în Tabel 4 și Tabel 5.

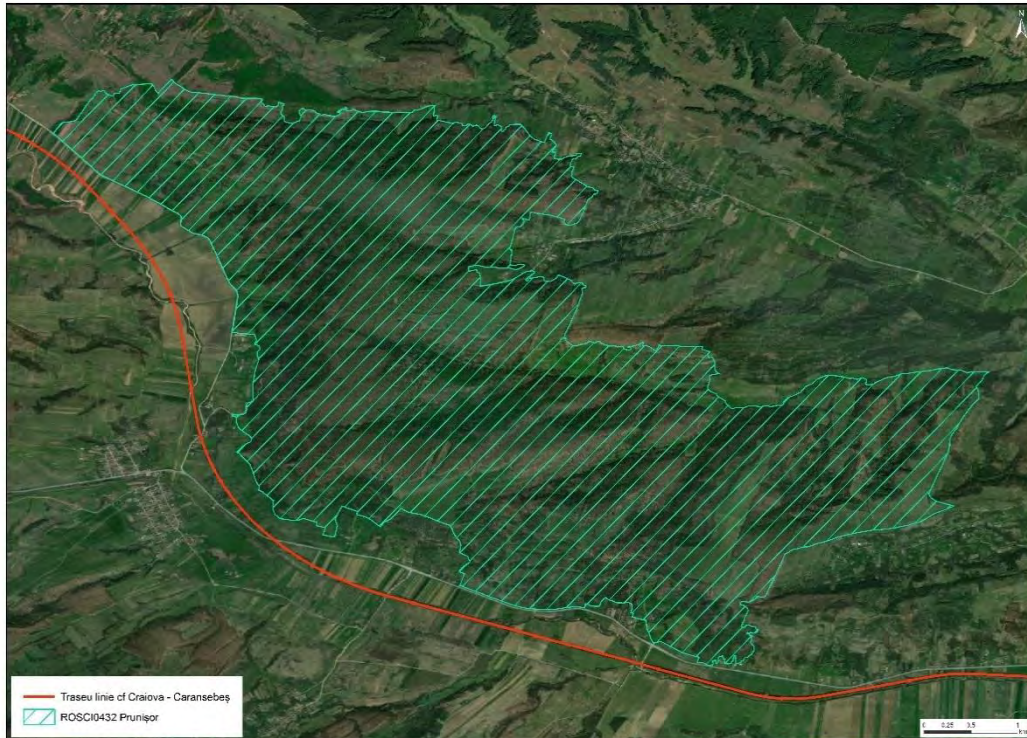


Figura 4. Situl ROSCI0432 – Prunișor în raport cu linia căii ferate

Tabel 4. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate			Evaluare			
Cod	Acoperire (ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
			Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
9130	22	Moderată	C	C	C	C
9170	250	Bună	C	C	B	B
91M0	1300	Bună	A	C	B	B

Tabel 5. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie		Populație					Sit					
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
A	1993	<i>Triturus dobrogicus</i>	P	-	-	-	-	G	C	B	C	B
I	1083	<i>Lucanus cervus</i>	-	-	-	-	-	M	C	B	C	B
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	-	-	-	-	G	C	B	C	B

ROSCI0420 – Oprănești

Situl Natura 2000 ROSCI0420 – Oprănești este important pentru conservarea speciei *Testudo hermanni* și a habitatului ei în zona estica a arealului.

Altitudinea variază între 270 și 400 m. Relieful este reprezentat de versanți cu înclinare variabilă, de la slabă la puternică. Substratul geologic este constituit din roci sedimentare, de tipul depozitelor de argile, loessuri, nisipuri și pietrișuri.

Climatul este de tip temperat continental, cu influențe submediteraneene. Regimul termic este caracterizat prin temperaturi medii anuale de 10 - 11 grade C°, o amplitudine medie anuală între luna cea mai rece și cea mai caldă de 24 grade C. Regimul precipitațiilor este caracterizat prin precipitații medii anuale de cca. 661 mm.

Tipul de sol predominant este luvosol. Deficitul de precipitații alături de perioade prelungite de secetă influențează nefavorabil vegetația forestieră.

În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 1339.70 ha.

Limitele sitului ROSCI0420 – Oprănești în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 5.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0420 – Oprănești sunt prezentate în Tabel 6 și Tabel 7.

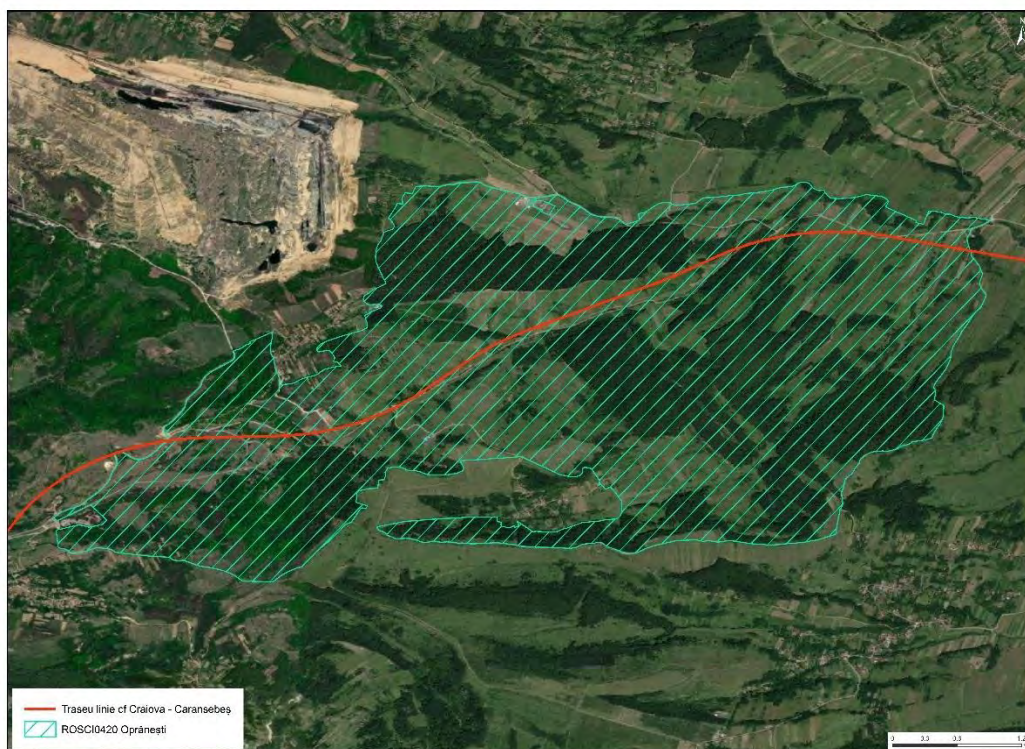


Figura 5. Situl ROSCI0420 – Oprănești în raport cu linia căii ferate

Tabel 6. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate			Evaluare			
Cod	Acoperire (ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
			Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
9170	65	Bună	C	C	C	C
91M0	425	Bună	A	C	B	B

Tabel 7. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație						Sit			
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	-	-	-	-	G	C	B	C	B

ROSPA0026 – Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier

Situl Natura 2000 ROSPA0026 – Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier cuprinde cel mai mare și cel mai spectaculos defileu de fluviu din Europa, care se întinde de la intrarea Dunării în țară și până amonte de barajul Porțile de Fier I, având o lungime totală de 134 km. El reprezintă una dintre puținele arii în care pe o suprafață restrânsă se pot întâlni un număr mare de specii de păsări, multe dintre ele periclitare și protejate la nivel național, european și chiar internațional. În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 10331 ha.

Situl oferă resurse apreciabile de hrană și locuri de odihnă pentru aproximativ 200 de specii de păsări, ceea ce reprezintă aproape jumătate din numărul speciilor prezente în România. Situl a fost desemnat pentru conservarea efectivelor populaționale a 13 specii de păsări protejate la nivel european, dintre care se remarcă fereștrășul mic, lebăda de iarnă, cormoranul mic, barza neagră, egreta mare și egreta mică. În sit pot fi observate și 62 de specii de păsări migratoare, dintre care trei specii sunt periclitare la nivel global. Se remarcă prezența unor specii sudice care sunt extrem de rare cuibăritoare în România precum rândunica roșcată, lăstunul de stâncă, pietrarul mediteranean și presura bărboasă. Situl are și colonii mari de lăstuni de mal, care au fost incluse în Rezervația naturală Râpa cu lăstuni din Valea Divici, dar și o serie de zone cu statut special de protecție care se remarcă printr-o integritate ecologică deosebită: zona umedă Ostrov-Moldova Veche, Insula Calinovăț și zona umedă Divici-Pojejena. Cele mai mari efective le au în sit următoarele specii: rața cu cap castaniu, lișița, rața cârâitoare, rața moțată, rața mare, dar și rața sunătoare, care apare în număr mult mai mic în restul țării. Ocazional apar și rațe nordice extrem de rare în România, precum eiderul, rața catifelată, rața neagră și rața de ghețuri. În perioada de migrație situl găzduiește efective de păsări acvatice care ajung la un număr impresionant de peste 50000 de exemplare datorită apelor care nu îngheață, a prezenței întinselor locuri liniștite și a existenței unei surse de hrană extrem de bogate. Aceste efective prezente în sectorul românesc al Dunării, prin dublarea numărului (datorită sectorului sârbesc), demonstrează importanța deosebită a întregului curs al fluviului pentru conservarea speciilor de păsări acvatice, care au aici o cale de migrație foarte importantă care face legătura între Câmpia Panonică și Peninsula Balcanică (Bulgaria-Bosfor).

Limitele sitului ROSPA0026 – Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 6.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSPA0160 sunt prezentate în Tabel 8.



Figura 6. Situl ROSPA0026 – Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier în raport cu linia căii ferate

Tabel 8. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație					Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
B	A085	<i>Accipiter gentilis</i>	P	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A086	<i>Accipiter nisus</i>	W	1	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A298	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A296	<i>Acrocephalus palustris</i>	C	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A295	<i>Acrocephalus schoenobaenus</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A297	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A247	<i>Alauda arvensis</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A054	<i>Anas acuta</i>	C	26	-	i	C	-	D	-	-	-
B	A056	<i>Anas clypeata</i>	C	400	600	i	C	-	D	-	-	-
B	A056	<i>Anas clypeata</i>	W	4	-	i	C	-	D	-	-	-
B	A052	<i>Anas crecca</i>	C	350	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A052	<i>Anas crecca</i>	W	300	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A050	<i>Anas penelope</i>	C	877	1200	i	R	-	D	-	-	-
B	A050	<i>Anas penelope</i>	W	550	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A053	<i>Anas platyrhynchos</i>	C	1100	2300	i	R	-	D	-	-	-
B	A053	<i>Anas platyrhynchos</i>	W	877	-	i	R	-	R	-	-	-
B	A055	<i>Anas querquedula</i>	R	50	-	-	R	-	B	B	C	A
B	A055	<i>Anas querquedula</i>	C	2500	-	i	R	-	B	B	C	A
B	A043	<i>Anser anser</i>	C	120	240	i	R	-	D	-	-	-
B	A228	<i>Apus melba</i>	R	-	-	-	R	-	C	A	C	B
B	A028	<i>Ardea cinerea</i>	R	39	-	p	R	-	D	-	-	-
B	A028	<i>Ardea cinerea</i>	C	100	-	p	R	-	D	-	-	-
B	A028	<i>Ardea cinerea</i>	W	10	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A221	<i>Asio otus</i>	C	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A059	<i>Aythya ferina</i>	W	22000	26500	i	R	-	B	B	C	A

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

B	A061	<i>Aythya fuligula</i>	C	4500	-	i	R	-	B	B	C	A
B	A061	<i>Aythya fuligula</i>	W	2748	-	i	R	-	B	B	C	A
B	A060	<i>Aythya nyroca</i>	R	50	70	p	-	G	C	B	C	B
B	A060	<i>Aythya nyroca</i>	C	500	1000	i	-	G	C	B	C	B
B	A067	<i>Bucephala clangula</i>	W	904	1560	i	R	-	B	B	C	A
B	A087	<i>Buteo buteo</i>	R	4	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A087	<i>Buteo buteo</i>	W	2	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A088	<i>Buteo lagopus</i>	W	1	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A403	<i>Buteo rufinus</i>	W	2	4	i	R	-	D	-	-	-
B	A366	<i>Carduelis cannabina</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A364	<i>Carduelis carduelis</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A363	<i>Carduelis chloris</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A030	<i>Ciconia nigra</i>	R	2	-	i	R	-	C	B	C	C
B	A082	<i>Circus cyaneus</i>	W	2	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A212	<i>Cuculus canorus</i>	R	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A038	<i>Cygnus cygnus</i>	C	180	200	i	V	-	C	B	C	B
B	A036	<i>Cygnus olor</i>	C	8	10	i	R	-	D	-	-	-
B	A253	<i>Delichon urbica</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A027	<i>Egretta alba</i>	C	120	160	i	R	-	C	B	B	B
B	A026	<i>Egretta garzetta</i>	R	40	-	i	R	-	C	B	C	C
B	A026	<i>Egretta garzetta</i>	C	30	-	i	R	-	C	B	C	C
B	A269	<i>Erithacus rubecula</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A096	<i>Falco tinnunculus</i>	R	16	20	p	R	-	D	-	-	-
B	A096	<i>Falco tinnunculus</i>	W	4	20	i	R	-	D	-	-	-
B	A359	<i>Fringilla coelebs</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A125	<i>Fulica atra</i>	C	4000	12000	i	C	-	B	B	C	A
B	A123	<i>Gallinula chloropus</i>	R	27	40	p	R	-	D	-	-	-
B	A123	<i>Gallinula chloropus</i>	C	350	400	i	R	-	D	-	-	-
B	A123	<i>Gallinula chloropus</i>	W	120	200	i	R	-	D	-	-	-
B	A002	<i>Gavia arctica</i>	W	27	-	i	R	-	B	B	C	B

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

B	A001	<i>Gavia stellata</i>	W	2	-	i	R	-	C	B	C	C
B	A075	<i>Haliaeetus albicilla</i>	W	2	-	i	C	-	C	B	B	B
B	A251	<i>Hirundo rustica</i>	C	-	-	-	C	-	C	B	B	B
B	A459	<i>Larus cachinnans</i>	C	250	400	i	C	-	D	-	-	-
B	A459	<i>Larus cachinnans</i>	W	100	120	i	C	-	D	-	-	-
B	A183	<i>Larus fuscus</i>	C	1	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A179	<i>Larus ridibundus</i>	P	2000	3000	p	C	-	D	-	-	-
B	A156	<i>Limosa limosa</i>	C	120	200	i	C	-	D	-	-	-
B	A292	<i>Locustellab luscinioides</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A271	<i>Luscinia megarhynchos</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A068	<i>Mergus albellus</i>	W	1200	1500	i	C	-	A	B	C	B
B	A070	<i>Mergus merganser</i>	W	4	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A069	<i>Mergus serrator</i>	W	4	-	i	C	-	D	-	-	-
B	A230	<i>Merops apiaster</i>	R	10	15	p	R	-	D	-	-	-
B	A383	<i>Miliaria calandra</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A073	<i>Milvus migrans</i>	R	-	-	-	R	-	C	B	A	B
B	A262	<i>Motacilla alba</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A260	<i>Motacilla flava</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A319	<i>Muscicapa striata</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A058	<i>Netta rufina</i>	C	2	8	i	C	-	D	-	-	-
B	A337	<i>Oriolus oriolus</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A094	<i>Pandion haliaetus</i>	C	-	-	-	P	-	D	-	-	-
B	A017	<i>Phalacrocorax carbo</i>	R	120	-	p	C	-	D	-	-	-
B	A017	<i>Phalacrocorax carbo</i>	C	800	900	i	C	-	D	-	-	-
B	A017	<i>Phalacrocorax carbo</i>	W	204	-	i	C	-	D	-	-	-
B	A393	<i>Phalacrocorax pygmeus</i>	C	500	700	i	R	-	C	B	C	B
B	A393	<i>Phalacrocorax pygmeus</i>	W	684	890	i	R	-	C	B	C	B
B	A273	<i>Phoenicurus ochruros</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A005	<i>Podiceps cristatus</i>	R	54	-	p	C	-	D	-	-	-
B	A005	<i>Podiceps cristatus</i>	C	340	400	i	C	-	D	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

B	A005	<i>Podiceps cristatus</i>	W	16	-	i	C	-	D	-	-	-
B	A006	<i>Podiceps grisegena</i>	R	4	-	p	-	-	-	-	-	-
B	A006	<i>Podiceps grisegena</i>	-	80	90	i	-	-	-	-	-	-
B	A008	<i>Podiceps nigricollis</i>	R	17	-	p	-	-	-	-	-	-
B	A008	<i>Podiceps nigricollis</i>	W	18	-	i	R	-	D	-	-	-
B	A249	<i>Riparia riparia</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A275	<i>Saxicola rubetra</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A276	<i>Saxicola torquata</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A351	<i>Sturnus vulgaris</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A004	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	R	56	-	p	P	-	D	-	-	-
B	A004	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	W	68	-	i	P	-	D	-	-	-
B	A162	<i>Tringa totanus</i>	C	40	80	i	C	-	D	-	-	-
B	A283	<i>Turdus merula</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A285	<i>Turdus philomelos</i>	C	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A232	<i>Upupa epops</i>	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B	A142	<i>Vanellus vanellus</i>	C	150	300	i	-	-	-	-	-	-

ROSPA0080 – Munții Almăjului-Locvei

Situl Natura 2000 ROSPA0080 – Munții Almăjului-Locvei este situat în Munții Almăjului, Valea Cernei. În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 117770.70 ha.

Situl se încadrează în climatul temperat continental cu influențe mediteraneene semnificative care imprimă întregii biodiversități trăsături particulare ce dau unicitate acestei zone.

Valoarea floristică, faunistică și geomorfologică este completată de cea avifaunistică, nuanțată de prezența unor păsări rare cu efective mari cuibăritoare precum uliul cu picioare scurte, șerparul, acvila mică, șoimul călător, acvila de munte și acvila țipătoare mică. Situl conservă populațiile a peste 100 de specii de păsări, dintre care 21 sunt protejate la nivel european, una fiind chiar de interes conservativ global. De asemenea, 12 dintre speciile periclitate la nivelul Uniunii Europene prezintă populații semnificative numeric în acest sit. Toate aceste specii protejate cuibăresc în zonă, jumătate dintre ele fiind chiar rezidente, ceea ce atestă constanța calității habitatului care oferă condiții optime de hrană tot timpul anului. Se remarcă de asemenea prezența unor specii sudice extrem de rar cuibăritoare în România precum rândunica roșcată, lăstunul de stâncă, pietrarul mediteranean și presura bărboasă.

Limitele sitului ROSPA0080 în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 7.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSPA0080 sunt prezentate în Tabel 9.



Figura 7. Situl ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei în raport cu linia căii ferate

Tabel 9. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie		Populație							Sit			
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
				Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
B	A402	<i>Accipiter brevipes</i>	R	5	10	p	R	-	C	B	C	B
B	A086	<i>Accipiter nisus</i>	P	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A256	<i>Anthus trivialis</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A228	<i>Apus melba</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A091	<i>Aquila chrysaetos</i>	P	3	5	p	p	-	B	C	C	B
B	A089	<i>Aquila pomarina</i>	R	6	10	p	C	-	C	B	C	B
B	A104	<i>Bonasa bonasia</i>	P	80	110	p	C	-	C	B	C	B
B	A215	<i>Bubo bubo</i>	P	5	10	p	R	-	C	B	C	B
B	A087	<i>Buteo buteo</i>	P	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A088	<i>Buteo lagopus</i>	W	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>	R	300	500	p	C	-	B	B	C	B
B	A031	<i>Ciconia ciconia</i>	R	40	50	p	C	-	C	B	C	B
B	A080	<i>Circaetus gallicus</i>	R	15	30	p	C	-	B	B	C	B
B	A231	<i>Coracias garrulus</i>	R	10	12	p	R	-	C	C	B	B
B	A212	<i>Cuculus canorus</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A253	<i>Delichon urbica</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>	P	300	350	p	C	-	C	B	C	B
B	A238	<i>Dendrocopos medius</i>	P	1200	1300	p	C	-	B	B	C	B
B	A236	<i>Dryocopus martius</i>	P	210	230	p	C	-	C	B	C	B
B	A377	<i>Emberiza cirius</i>	R	-	-	-	V	-	D	-	-	-
B	A379	<i>Emberiza hortulana</i>	R	100	150	p	R	-	C	B	C	B
B	A103	<i>Falco peregrinus</i>	P	3	4	p	P	-	B	C	C	B
B	A099	<i>Falco subbuteo</i>	R	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A075	<i>Haliaeetus albicilla</i>	P	1	1	p	V	-	C	C	B	C
B	A092	<i>Hieraaetus pennatus</i>	R	3	5	p	R	-	B	B	C	B

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

B	A438	<i>Hippolais pallida</i>	R	-	-	-	R	-	D	-	-	-
B	A338	<i>Lanius collurio</i>	R	4900	5000	p	C	-	C	A	C	A
B	A246	<i>Lullula arborea</i>	R	1800	2300	p	C	-	B	B	C	B
B	A277	<i>Oenanthe oenanthe</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A214	<i>Otus scops</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A072	<i>Pernis apivorus</i>	R	20	40	p	C	-	C	B	C	B
B	A234	<i>Picus canus</i>	P	300	350	p	C	-	C	B	C	B
B	A250	<i>Ptyonoprogne rupestris</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A220	<i>Strix uralensis</i>	P	20	30	p	P	-	C	B	C	B
B	A311	<i>Sylvia atricapilla</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-
B	A310	<i>Sylvia borin</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-

ROSCI0206 – Porțile de Fier

Situl Natura 2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier este situat pe cursul Dunării, având o suprafață, în conformitate cu formularul standard, de 125502,50 ha.

Geologia sitului este deosebit de complexă, structural remarcându-se patru unități majore. Unitățile danubiene sunt prezente în partea centrală și estică a sitului, deosebit de fosilifere și incluzând un fundament metamorfic reprezentat de diferite tipuri de roci magmatice, metamorfice de diferite culori și structuri, cu numeroase formațiuni paleozoice, mezozoice și terțiare. Pânza de Severin este situată în amonte de Cazanele Mari și la confluența dintre pârâul Sirinia și Dunăre. Pânza getică iese în evidență în partea vestică a sitului. Zona Porților de Fier se prezintă sub forma unui adevărat muzeu geologic în aer liber, existând o serie de puncte de atracție geologică și paleontologică renumite la nivel european și național. Varietatea litologică a acestui areal este foarte mare, existând o serie de roci și minerale reprezentate de sulfuri complexe, marmură, granite, gabrouri, serpentinite, cuarț pegmatitic, porfire, bentonite și tufuri bentonice, pietrișuri și nisipuri.

Situl se suprapune următoarelor unități majore de relief: munții Locvei, care se întind de la Nera până la Valea Cameniței, munții Almăjului, care au ca limite Valea Cameniței la vest și Valea Cernei la est, cu multe elemente spectaculoase (Cazanele Dunării, creste și abrupturi calcaroase, chei, peșteri, cascade, forme de relief vulcanice, depresiuni etc.), munții Mehedinți și Podișul Mehedinți, situate de la Valea Cernei până în extremitatea estică a sitului. Zona calcaroasă a sitului se caracterizează printr-un relief exocarstic și endocarstic aflat în diferite stadii de evoluție, adăpostind numeroase peșteri.

Dintre elementele de interes geomorfologic trebuie remarcate neck-ul vulcanic Trescovăț și ostroavele Moldova Nouă și Calinovăț, precum și Delta Nerei.

Limitele sitului ROSCI0206 – Porțile de Fier în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 8.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0206 – Porțile de Fier sunt prezentate în Tabel 10 și Tabel 11.

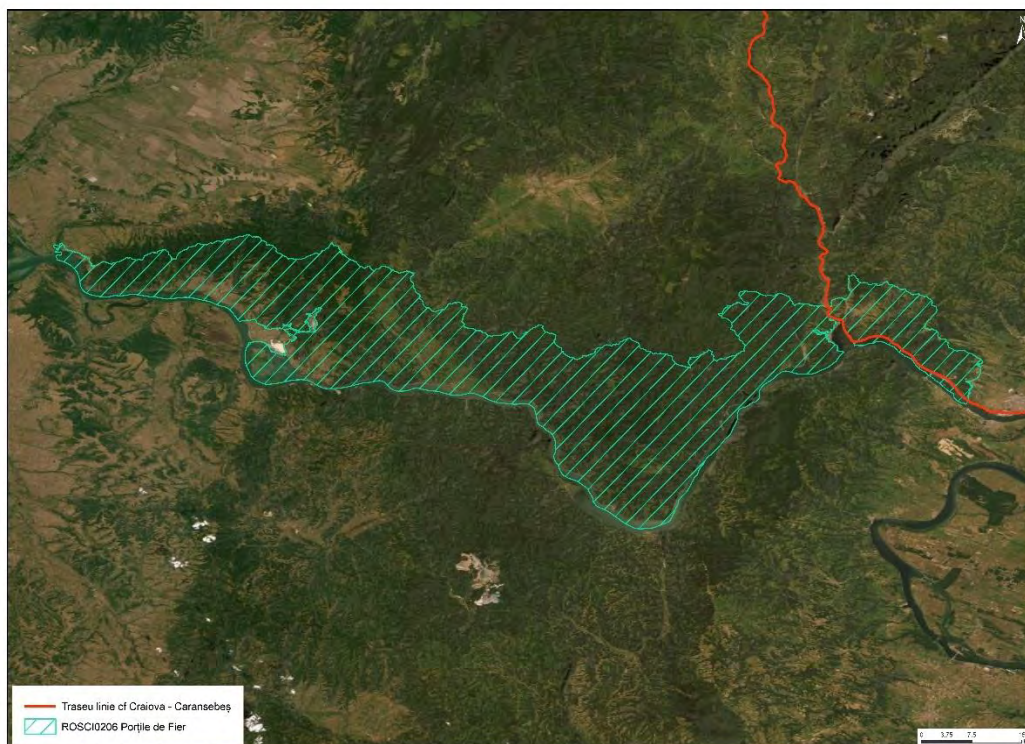


Figura 8. Situl ROSCI0206 – Porțile de Fier în raport cu linia căii ferate

Tabel 10. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate					Evaluare			
Cod	PF	Acoperire (Ha)	Peșteri	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
					Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
3130		1		Bună	C	C	C	C
3140		125		Bună	B	C	B	B
3150		1490		Bună	B	B	B	B
3260		0		Bună	D	-	-	-
3270		63		Bună	B	B	B	B
40A0	X	1455		Bună	B	B	B	B
6110	X	112		Bună	B	C	C	B
6120	X	1255		Bună	B	C	B	B
6190		1836		Bună	B	B	B	B
6210	X	133		Bună	B	C	B	B
6430		1		Bună	D	-	-	-
8120		4		Bună	B	C	C	B
8210		240		Bună	B	B	C	B
8220		170		Bună	B	C	B	B
8230		18		Bună	B	B	B	B
8310		3137	61	Bună	A	B	B	B
9110		5294		Bună	B	B	B	B
9130		17238		Bună	A	B	A	A
9150		313		Bună	C	C	B	B
9170		1422		Bună	B	B	B	B
9180	X	251		Bună	A	B	A	A

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

91AA		62		Bună	B	C	B	B
91E0	X	125		Bună	A	B	A	A
91K0		15951		Bună	A	A	A	A
91L0		3691		Bună	A	A	A	A
91M0		376		Bună	B	C	B	B
91Y0		125		Bună	B	C	B	B
92A0		91		Bună	B	C	C	B
9530	X	1620		Bună	B	A	A	B

Tabel 11. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie		Populație						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
				Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1308	<i>Barbastella barbastellus</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
M	1352*	<i>Canis lupus</i>	P	-	-	-	V	-	C	B	C	B
M	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1361	<i>Lynx lynx</i>	P	-	-	-	V	-	C	B	C	B
M	1310	<i>Miniopterus schreibersii</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	C	B
M	1310	<i>Miniopterus schreibersii</i>	R	-	-	-	R	-	B	B	C	B
M	1323	<i>Myotis bechsteinii</i>	P	-	-	-	V	-	A	B	C	B
M	1307	<i>Myotis blythii</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1307	<i>Myotis blythii</i>	R	-	-	-	R	-	C	B	C	B
M	1316	<i>Myotis capaccinii</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	B	B
M	1316	<i>Myotis capaccinii</i>	W	90	-	i	P	-	B	B	B	B
M	1318	<i>Myotis dasycneme</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	A	B
M	1321	<i>Myotis emarginatus</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1324	<i>Myotis myotis</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1324	<i>Myotis myotis</i>	R	-	-	-	R	-	C	B	C	B
M	1306	<i>Rhinolophus blasii</i>	P	50	100	i	P	G	B	B	B	B
M	1305	<i>Rhinolophus euryale</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	B	B
M	1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
M	1303	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1302	<i>Rhinolophus mehelyi</i>	P	-	-	-	P	-	A	B	B	B
A	1188	<i>Bombina bombina</i>	P	-	-	-	C	-	C	B	C	B
A	1193	<i>Bombina variegata</i>	P	-	-	-	C	-	C	A	C	B
F	1130	<i>Aspius aspius</i>	P	1000	50000	i	P	G	A	A	C	A
F	5261	<i>Barbus balcanicus</i>	P	50000	100000	i	P	G	B	B	C	B
F	6965	<i>Cottus gobio all others</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

F	2555	<i>Gymnocephalus baloni</i>	P	1000	5000	i	P	G	C	B	B	B
F	1157	<i>Gymnocephalus schraetzer</i>	-	1000	50000	i	P	G	C	B	B	B
F	1145	<i>Misgurnus fossilis</i>	P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
F	2522	<i>Pelecus cultratus</i>	P	1000	5000	i	P	G	C	B	C	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>	P	10000	50000	-	P	G	B	B	C	B
F	5329	<i>Romanogobio vladykovi</i>	P	-	-	i	P	DD	C	C	C	C
F	5347	<i>Sabanejewia bulgarica</i>	P	500	1000	i	P	G	C	C	C	C
F	1160	<i>Zingel streber</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
F	1159	<i>Zingel zingel</i>	P	100	500	i	P	G	B	B	C	B
I	1093*	<i>Austropotamobius torrentium</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	B	B
I	4014	<i>Carabus variolosus</i>	P	-	-	-	R	-	B	B	C	B
I	1088	<i>Cerambyx cerdo</i>	P	1000	5000	i	P	G	B	A	C	A
I	4045	<i>Coenagrion ornatum</i>	P	-	-	-	-	-	C	B	C	B
I	4046	<i>Cordulegaster heros</i>	P	500	1000	i	P	G	A	B	B	B
I	1074	<i>Eriogaster catax</i>	P	-	-	-	P	-	B	A	C	A
I	6169	<i>Euphydryas maturna</i>	P	-	-	-	P	DD	B	B	C	B
I	6199*	<i>Euplagia quadripunctaria</i>	P	100	500	i	P	G	B	B	C	B
I	1083	<i>Lucanus cervus</i>	P	10000	500000	i	P	G	C	A	C	A
I	1060	<i>Lycaena dispar</i>	P	500	1000	i	P	G	B	B	C	B
I	1059	<i>Maculinea teleius</i>	P	-	-	-	P	-	B	A	C	A
I	6908	<i>Morimus asper funereus</i>	P	100000	500000	i	P	G	B	A	C	A
I	6966*	<i>Osmoderma eremita</i> Complex	P	100	500	i	P	G	B	B	C	B
I	4020	<i>Pilemia tigrina</i>	P	10	50	i	P	G	B	B	B	B
I	1087*	<i>Rosalia alpina</i>	P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
I	1032	<i>Unio crassus</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
P	1939	<i>Agrimonia pilosa</i>	P	-	-	-	R	-	B	B	C	B
P	4066	<i>Asplenium adulterinum</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	C	B
P	2285	<i>Colchicum arenarium</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	B	B
P	1898	<i>Eleocharis carniolica</i>	P	-	-	-	R	-	B	B	C	B
P	4096	<i>Gladiolus palustris</i>	P	-	-	-	P?	DD	D	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

P	6927	<i>Himantoglossum jankae</i>	P	1	10	i	R	M	C	B	C	B
P	1428	<i>Marsilea quadrifolia</i>	P	-	-	-	R		C	B	C	B
P	2097	<i>Paeonia officinalis subsp. banatica</i>	P	-	-	-	R	-	B	B	A	B
P	6948	<i>Pontechium maculatum subsp. maculatum</i>	P	-	-	-	-	-	C	B	C	B
P	2093	<i>Pulsatilla grandis</i>	P	-	-	-	V	-	B	B	C	B
P	2318	<i>Stipa danubialis</i>	P	-	-	-	V	-	A	B	A	B
P	2120	<i>Thlaspi jankae</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	C	B
P	2300	<i>Tulipa hungarica</i>	P	800	1000	i	R	-	A	B	A	B
R	1220	<i>Emys orbicularis</i>	P	-	-	-	R	-	C	B	C	B
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	-	-	-	R	-	A	A	B	B

ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei

Situl Natura 2000 ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei este situat în Munții Domogled și în Valea Cernei. Importanța sitului pentru conservare rezultă din cele 25 de habitate protejate la nivel european dintre care opt sunt prioritare pentru conservare, dar și datorită prezenței unei faune protejate deosebit de diverse (zece specii de mamifere, două specii de herpetofaună, trei specii de plante și 22 de specii de nevertebrate). În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 62121,3 ha.

Situl este înzestrat cu o serie de valori naturale incontestabile care dau naștere unor peisaje tipice zonei și unice în țară cum ar fi abrupturi calcaroase cu pin negru de Banat, canioane cu pâraie cu debit puternic fluctuant, vârfuri calcaroase cu vegetație submediteraneană, păduri virgine și cvasivirgine, goluri alpine cu jnepeniș, lacuri de acumulare montane, chei și prăpăstii calcaroase, cătune izolate în munte și pajiști subalpine cu lapiezuri.

Datorită multitudinii acestor elemente biogeografice, biologice, antropice și climatice deosebite, situl găzduiește o faună foarte bogată și interesantă, întâlnindu-se aici numeroase specii de animale de mare valoare științifică, unele unice în țară sau chiar în lume. Unicat pentru România și foarte rare pe glob sunt peșterile termale în care condițiile de mediu sunt asemănătoare celor din climatul tropical (35-45°C temperatura aerului), fapt pentru care fauna și speleotemele au caractere aparte. De asemenea, izvoarele termale care abundă în zonă constituie mediu de viață unic pentru o floră și faună specifică. Toate acestea, împreună cu modul tradițional bine conservat de existență al localnicilor, care trăiesc în sate răsfirate sau cătune pierdute în munte, determină ca acest sit să fie unul dintre cele mai căutate și apreciate din țară.

Limitele sitului ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei sunt prezentate în Figura 9 și Tabel 13.

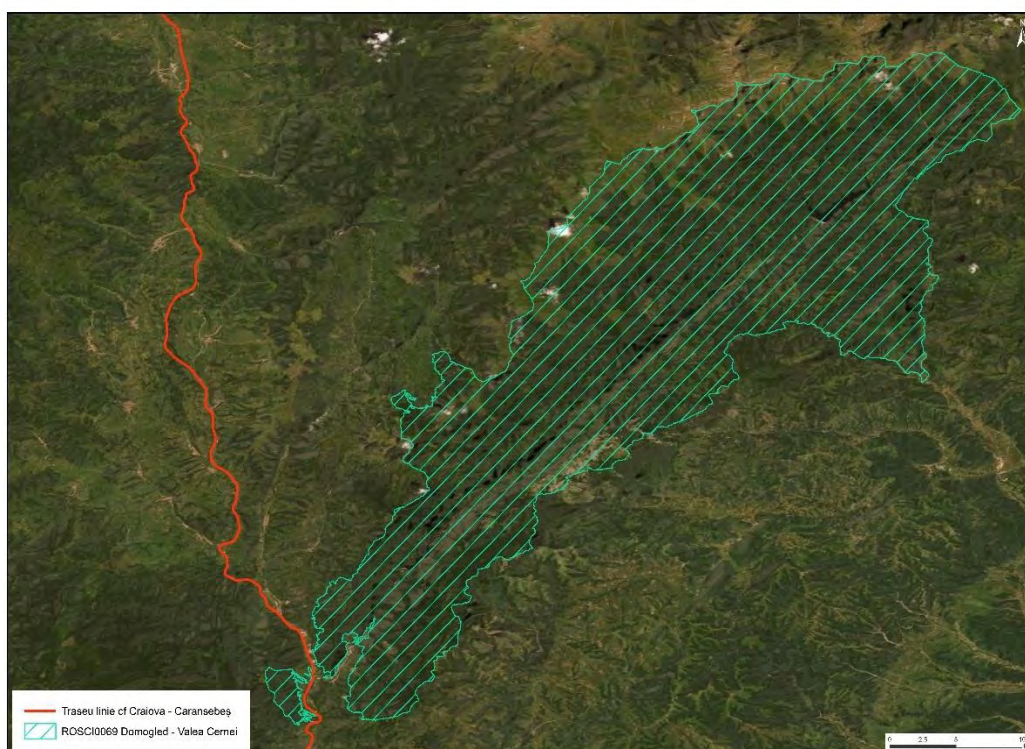


Figura 9. Situl ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei în raport cu linia căii ferate

Tabel 12. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate				Evaluare			
Cod	PF	Acoperire (Ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
				Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
3220	-	20	Bună	B	B	B	B
3230	-	2	Bună	B	C	B	B
4060	-	-	Bună	B	C	B	B
4070	X	395	Bună	B	B	B	B
4080	-	3	Bună	B	B	B	B
40A0	X	1100	Bună	A	A	A	A
6110	X	2	Bună	C	C	B	C
6170	-	-	Bună	B	B	B	B
6190	-	150	Bună	A	A	B	B
6210	X	-	Bună	B	B	B	B
6410	-	-	Bună	B	C	B	B
6430	-	-	Bună	B	C	B	B
6440	-	12	Bună	B	C	B	B
6510	-	32	Bună	B	C	B	B
6520	-	-	Bună	B	B	B	B
7220	X	-	Bună	B	C	B	B
8110	-	-	Bună	B	C	B	B
8120	-	28	Bună	B	C	B	B
8160	X	-	Bună	A	A	A	A
8210	-	-	Bună	A	B	A	B

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

8220	-	2	Bună	B	C	B	B
8310	-	-	Bună	A	A	A	A
9110	-	-	Bună	B	C	B	B
9130	-	-	Bună	B	C	A	B
9150	-	-	Bună	A	B	A	A
9180	X	-	Bună	A	B	A	A
91E0	X	-	Bună	A	C	A	A
91H0	X	1	Bună	B	C	B	B
91K0	-	32260	Bună	A	A	A	A
91L0	-	-	Bună	B	B	A	B
91M0	-	333	Bună	B	C	B	B
91Q0	-	7	Bună	B	C	B	B
91V0	-	-	Bună	A	B	A	A
9410	-	62	Bună	B	C	B	B
9530	X	1850	Bună	A	A	A	A

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel 13. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație					Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
				Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
M	1308	<i>Barbastella barbastellus</i>	P	-	-	-	-	G	B	B	C	B
M	1352*	<i>Canis lupus</i>	P	36	36	i	P	G	C	B	C	B
M	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	7	10	i	P	G	C	B	C	B
M	1361	<i>Lynx lynx</i>	P	18	24	i	P	G	C	B	C	B
M	1310	<i>Miniopterus schreibersii</i>	P	-	-	-	P	-	D	-	-	-
M	1310	<i>Miniopterus schreibersii</i>	R	15	15	i	P	-	D	-	-	-
M	1310	<i>Miniopterus schreibersii</i>	W	10	10	i	P	-	D	-	-	-
M	1323	<i>Myotis bechsteinii</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1307	<i>Myotis blythil</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1307	<i>Myotis blythii</i>	R	-	-	-	R	-	C	B	G	B
M	1316	<i>Myotis capaccinii</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	B	B
M	1316	<i>Myotis capaccinii</i>	R	-	-	-	R	-	C	B	B	B
M	1321	<i>Myotis emarginatus</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	A	B
M	1321	<i>Myotis emarginatus</i>	R	-	-	-	P	-	B	B	A	B
M	1321	<i>Myotis emarginatus</i>	C	-	-	-	P	-	B	B	A	B
M	1321	<i>Myotis emarginatus</i>	W	-	-	-	P	-	B	B	A	B
M	1324	<i>Myotis myotis</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1324	<i>Myotis myotis</i>	R	-	-	-	R	-	C	B	C	B
M	1306	<i>Rhinolophus blasii</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	B	B
M	1305	<i>Rhinolophus euryale</i>	P	-	-	-	P	-	A	B	B	B
M	1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	C	B
M	1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	W	700	-	i	P	-	B	B	C	B
M	1354*	<i>Ursus arctos</i>	P	51	61	i	P	G	C	B	C	B
A	1193	<i>Bombina variegata</i>	P	100000	10000	i	P	G	C	A	C	B
F	5261	<i>Barbus balcanicus</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
F	6963	<i>Cobitis taenia Complex</i>	P	-	-	-	P	DD	D	-	-	-
F	6965	<i>Cottus gobio</i>	P	10000	50000	i	P	G	C	B	C	B

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

F	4123	<i>Eudontomyzon danfordi</i>	P	50	100	i	P	G	C	A	C	A
F	6145	<i>Romanogobio uranoscopus</i>	P	10	50	i	R	G	C	B	B	B
F	5197	<i>Sabanejewia balcanica</i>	P	50	100	i	P	G	C	B	C	B
I	1093*	<i>Austroptamobius torrentium</i>	P	-	-	-	R	-	B	B	B	B
I	1085	<i>Buprestis splendens</i>	P	-	-	-	V	-	A	A	A	A
I	4014	<i>Carabus variolosus</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	C	B
I	1088	<i>Cerambyx cerdo</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	C	B
I	4057	<i>Chilostoma banaticum</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	A	B
I	4046	<i>Cordulegaster heros</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	A	B
I	1086	<i>Cucujus cinnaberinus</i>	P	-	-	-	-	G	C	B	B	B
I	6169	<i>Euphydryas maturna</i>	P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
I	6199*	<i>Euplagia quadripunctaria</i>	P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
I	4035	<i>Gortyna borelii lunata</i>	P	-	-	-	P	-	B	A	C	C
I	4036	<i>Leptidea morsei</i>	P	1000	1500	i	P	G	C	B	C	C
I	1083	<i>Lucanus cervus</i>	P	-	-	-	R	-	B	A	C	A
I	1060	<i>Lycaena dispar</i>	P	-	-	-	V	-	C	B	C	B
I	6908	<i>Morimus asper funereus</i>	P	1000	5000	i	C	G	A	B	C	B
I	4039*	<i>Nymphalis vaualbum</i>	P	-	-	-	P?	DD	D	-	-	-
I	1037	<i>Ophiogomphus cecilia</i>	P	-	-	-	-	G	C	B	A	B
I	6966*	<i>Osmoderma eremita</i> Complex	P	2000	3000	i	P	G	A	A	C	A
I	1924	<i>Oxyporus mannerheimii</i>	P	-	-	-	P?	DD	D	-	-	-
I	4053	<i>Paracaloptenus caloptenoides</i>	P	-	-	-	R	-	A	B	B	B
I	4054	<i>Pholidoptera transsylvanica</i>	P	-	-	-	P	-	B	B	A	B
I	4026	<i>Rhysodes sulcatus</i>	P	-	-	-	P?	DD	D	-	-	-
I	1087*	<i>Rosalia alpina</i>	P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
P	4070*	<i>Campanula serrata</i>	P	450	500	i	P	G	C	A	C	A
P	1902	<i>Cypripedium calceolus</i>	P	-	-	-	R	-	C	B	C	B
P	6927	<i>Himantoglossum jankae</i>	P	15	20	i	R	G	B	A	C	A
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	100	100	i	P	G	B	A	B	A

ROSPA0035 – Domogled-Valea Cernei

Situl Natura 2000 ROSPA0035 – Domogled-Valea Cernei este situat în Munții Domogled și în Valea Cernei. Combinația de zone stâncoase, zone deschise și păduri oferă condiții prielnice pentru buhă și trei specii de răpitoare diurne care au cinci efective semnificative pe plan național (acvilă de munte, șoim călător și șerpar). Pădurile întinse de fag găzduiesc efective foarte mari de muscar gulerat și trei specii de ciocănitoare (ciocănitoare cu spate alb, ciocănitoarea neagră și ghionoaie sură). Pe lângă efectivele semnificative ale speciilor de mai sus este demn de amintit și numărul mare de perechi clocitoare de ieruncă, caprimulg și sfrâncioc roșiatic. În acest sit sunt prezente cu efective importante la nivel național mai multe specii sudice care cuibăresc doar în câteva locuri din țară, așa cum sunt presura bărboasă, lăstunul de stâncă, rândunica roșcată, pietrarul mediteranean și drepneaua mare.

În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 66734 ha.

Limitele sitului ROSPA0035 în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 10.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSPA0035 sunt prezentate în Tabel 14.



Figura 10. Situl ROSPA0035 – Domogled-Valea Cernei în raport cu linia căii ferate

Tabel 14. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C			Global
				Min.	Max.					Conserv.	Izolare		
B	A259	<i>Anthus spinoletta</i>	R	-	-	-	P	-	D	-	-	-	-
B	A256	<i>Anthus trivialis</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-	-	-
B	A091	<i>Aquila chrysaetos</i>	P	3	4	p	C	-	B	B	C		B
B	A104	<i>Bonasa bonasia</i>	P	70	80	p	R	-	C	B	C		A
B	A215	<i>Bubo bubo</i>	P	4	6	p	R	-	C	B	C		B
B	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>	R	150	250	p	R	-	C	B	C		A
B	A080	<i>Circaetus gallicus</i>	R	5	8	p	P	-	B	B	C		B
B	A212	<i>Cuculus canorus</i>	R	-	-	-	C	-	D	-	-		-
B	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>	P	450	480	p	P	-	B	B	C		B
B	A237	<i>Dendrocopos major</i>	P	-	-	-	C	-	D	-	-		-
B	A238	<i>Dendrocopos medius</i>	P	30	50	p	C	-	C	C	C		C
B	A429	<i>Dendrocopos syriacus</i>	P	5	10	p	R	-	D	-	-		-
B	A236	<i>Dryocopus martius</i>	P	135	150	p	R	-	C	B	C		B
B	A379	<i>Emberiza hortulana</i>	R	20	30	p	R	-	D	-	-		-
B	A103	<i>Falco peregrinus</i>	P	4	5	p	C	-	B	B	C		B
B	A321	<i>Ficedula albicollis</i>	R	20000	25000	p	C	-	B	B	C		B
B	A320	<i>Ficedula parva</i>	R	800	1100	p	C	-	C	B	C		B
B	A338	<i>Lanius collurio</i>	R	2000	4000	p	R	-	C	B	C		B
B	A246	<i>Lullula arborea</i>	R	100	150	p	R	-	C	B	C		C
B	A072	<i>Pernis apivorus</i>	R	30	40	p	C	-	C	B	C		B
B	A234	<i>Picus canus</i>	P	150	250	p	C	-	C	B	C		B
B	A220	<i>Strix uralensis</i>	P	30	40	p	C	-	C	B	C		B
B	A307	<i>Sylvia nisoria</i>	R	10	15	p	C	-	D	-	-		-

ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Situl Natura 2000 ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca este situat pe valea râului Timiș. În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 1400,40 ha.

Sit foarte important pentru protecția speciei *Eudontomyzon vladykovi*, în situl propus se afla mai mult de 15% din populația din țară. Este printre puținele situri desemnate pentru *Testudo hermanni*. De importanță ridicată și pentru speciile de amfibieni *Bombina* și *Triturus*.

Limitele sitului ROSCI0385 în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 11.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca sunt prezentate în Tabel 15.



Figura 11. Situl ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca în raport cu linia căii ferate

Tabel 15. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație					Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
				Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
M	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	-	-	-	P	-	C	C	C	C
M	1307	<i>Myotis blythii</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	C
M	1324	<i>Myotis myotis</i>	P	-	-	-	C	-	C	B	C	C
A	1188	<i>Bombina bombina</i>	P	-	-	-	C	-	C	B	C	B
A	1193	<i>Bombina variegata</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
A	1166	<i>Triturus cristatus</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
F	5261	<i>Barbus balcanicus</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
F	6963	<i>Cobitis taenia Complex</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
F	4123	<i>Eudontomyzon danfordi</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
F	2485	<i>Eudontomyzon vladykovi</i>	P	-	-	-	P	-	A	C	A	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>	P	-	-	-	P	DD	C	B	C	B
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>	P	-	-	-	P	-	C	C	B	C

ROSCI0284 – Cheile Teregovei

Situl Natura 2000 ROSCI0284 – Cheile Teregovei este situat pe valea râului Cerna și parțial pe versanți. În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 286,70 ha.

Acest sit este important pentru carnivorele mari (lup, râs și urs), deoarece protejează o zonă critică pentru conectivitatea populațiilor, între Munții Țarcului și Semenic.

Limitele sitului ROSCI0284 – Cheile Teregovei în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 12.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0284 – Cheile Teregovei sunt prezentate în Tabel 16 și Tabel 17.

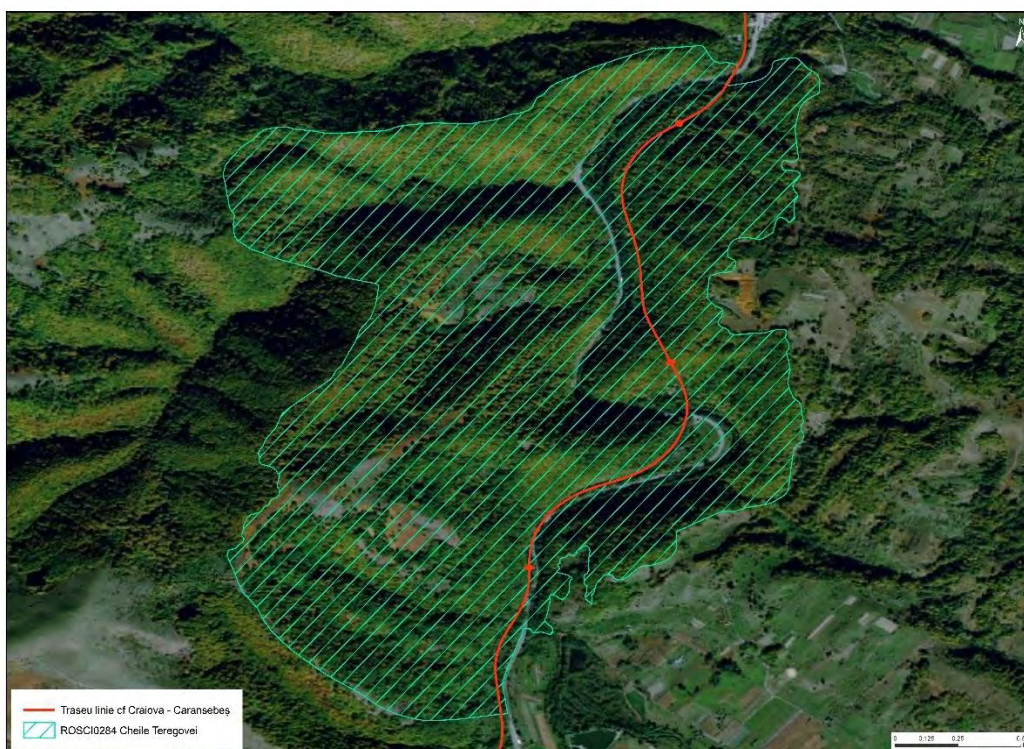


Figura 12. Situl ROSCI0284 – Cheile Teregovei în raport cu linia căii ferate

Tabel 16. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate			Evaluare			
Cod	Acoperire (Ha)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
			Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globală
9110	32	Bună	B	C	B	B
91K0	212	Bună	B	C	B	B

Tabel 17. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație						Sit			
Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Mărime		Unit. măsură	Categ.	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
				Min.	Max.					-	C/R/V/P	-
M	1352*	<i>Canis lupus</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1352*	<i>Canis lupus</i>	C	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	-	-	-	-	G	C	B	C	B
M	1361	<i>Lynx lynx</i>	P	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1361	<i>Lynx lynx</i>	C	-	-	-	P	-	C	B	C	B
M	1354*	<i>Ursus arctos</i>	P	-	-	-	P	-	C	C	B	C
M	1354*	<i>Ursus arctos</i>	C	-	-	-	P	-	C	C	B	C

RONPA0310 Coronini – Bedina

Rezervația naturală este localizată în orașul Băile Herculane, Comuna Mehadia, județul Caraș-Severin. În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 3864,8 ha.

Rezervația naturală Coronini – Bedina se află în extremitatea estică a județului Caraș-Severin (în partea dreaptă a râului Cerna), aproape de limita de graniță cu județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al orașului Băile Herculane și al comunei Mehadia, în imediata apropiere de drumul național DN6 care leagă municipiul Craiova de Timișoara.

Aria protejată reprezintă un relief diversificat (peșteri, abrupturi stâncoase, avene, pereți calcaroși, lapiezuri, cascade, zone de chei), pajiști și păduri; cu o deosebită importanță floristică, faunistică și geologică (cu roci constituite din calcare, gresii și granite).

Rezervația naturală Coronini – Bedina face parte din Parcul Național Domogled-Valea Cernei. Limitele sitului RONPA0310 Coronini – Bedina în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 13.

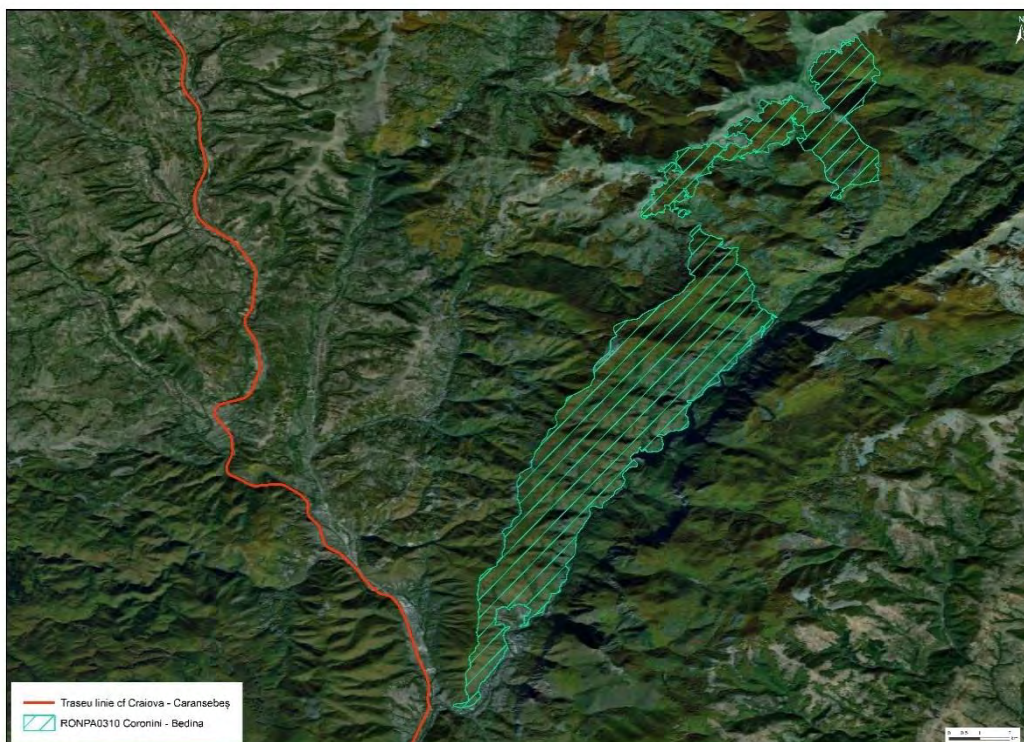


Figura 13. Situl RONPA0310 Coronini – Bedina în raport cu linia căii ferate

RONPA0309 Domogled

Rezervația naturală este localizată în orașul Băile Herculane, județul Caraș-Severin. În conformitate cu formularul standard, suprafața sa însumează 2382,8 ha.

Rezervația naturală Domogled se află în sud-estul județului Caraș-Severin la poalele Munților Cernei (grupa muntoasă a Munților Retezat-Godeanu aparținând lanțului carpatic al Meridionalilor), pe teritoriul administrativ al orașului Băile Herculane.

Aria protejată (suprapusă sitului de importanță comunitară - Domogled-Valea Cernei) reprezintă un relief diversificat (doline, lapiezuri, ponoare, izbucuri, văi, peșteri, avene, abrupturi stâncoase, grohotișuri, pereți calcaroși, chei, canioane), poiene, pajiști, tufărișuri și păduri; de interes floristic, faunistic și geologic.

Rezervația naturală Domogled face parte din Parcul Național Domogled-Valea Cernei. Limitele sitului RONPA0309 Domogled în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 14.

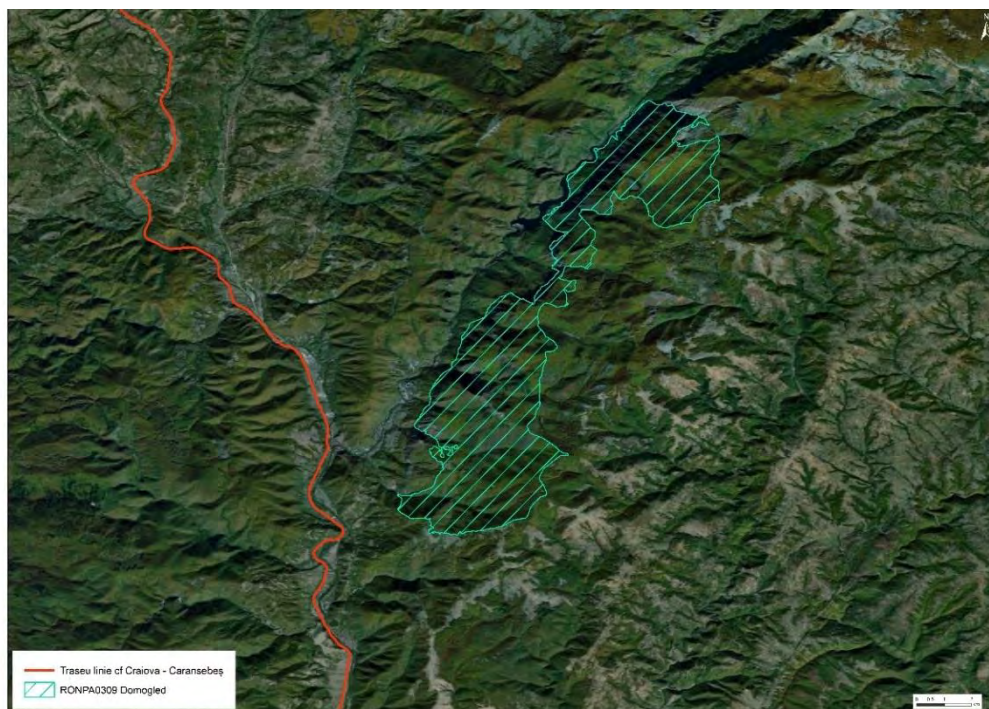


Figura 14. Situl RONPA0309 Domogled în raport cu linia căii ferate

RONPA0641 Cracul Crucii

Cracul Crucii este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip botanic) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al orașului Drobeta Turnu-Severin.

Aria naturală se află în partea sud-vestică a județului Mehedinți (în Podișul Getic, pe malul stâng al Dunării în Munții Almăjului și Locvei), pe teritoriul vestic al satului Gura Văii, lângă drumul național DN6 care leagă municipiul Drobeta Turnu-Severin de orașul Caransebeș

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Nr. 152 din 12 aprilie 2000 (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate) și se întinde pe o suprafață de 2 hectare.

Aria protejată este inclusă în Parcul Portile de Fier și reprezintă o zonă cu rol de protecție pentru mai multe specii floristice rare, printre care: mărarul Porților de Fier (*Cachrys ferulacea*), unghia ciutei (*Ceterach officinarum*), garofițe din speciile *Dianthus banaticus* și *Dianthus variciorovens*, feriga cazanelor (*Cheilanthes marantae*) sau mierluță (*Minuartia capillacea*), unele aflate pe Lista roșie a IUCN.

Limitele sitului RONPA0641 Cracul Crucii în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 15.



Figura 15. Situl RONPA0641 Cracul Crucii în raport cu linia căii ferate

RONPA0383 Râpa Neagră

Râpa Neagră (monument al naturii) este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a III-a IUCN (rezervație naturală de tip geologic), situată în județul Caraș-Severin, pe teritoriul administrativ al comunei Mehadia.

Rezervația naturală aflată în *Dealurile Banatului*, în partea nord-vestică a satului Mehadia, are o suprafață de 5 ha, și reprezintă o arie constituită din conglomerate tortoniene, alcătuite din roci sedimentare (un strat grezos, urmat de altul marnos-nisipos, cu depozite carbonice); care de-a lungul timpului, datorită fenomenelor naturale (dezgheț-îngheț, vânt, spălare, șiroire) a fost dezvelit de stratul moale de suprafață; rezultând o zonă decopertată natural, unde sunt vizibile stratele de rocă dură, de culoare negru-cenușiu.

Limitele sitului RONPA0383 Râpa Neagră în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 16.

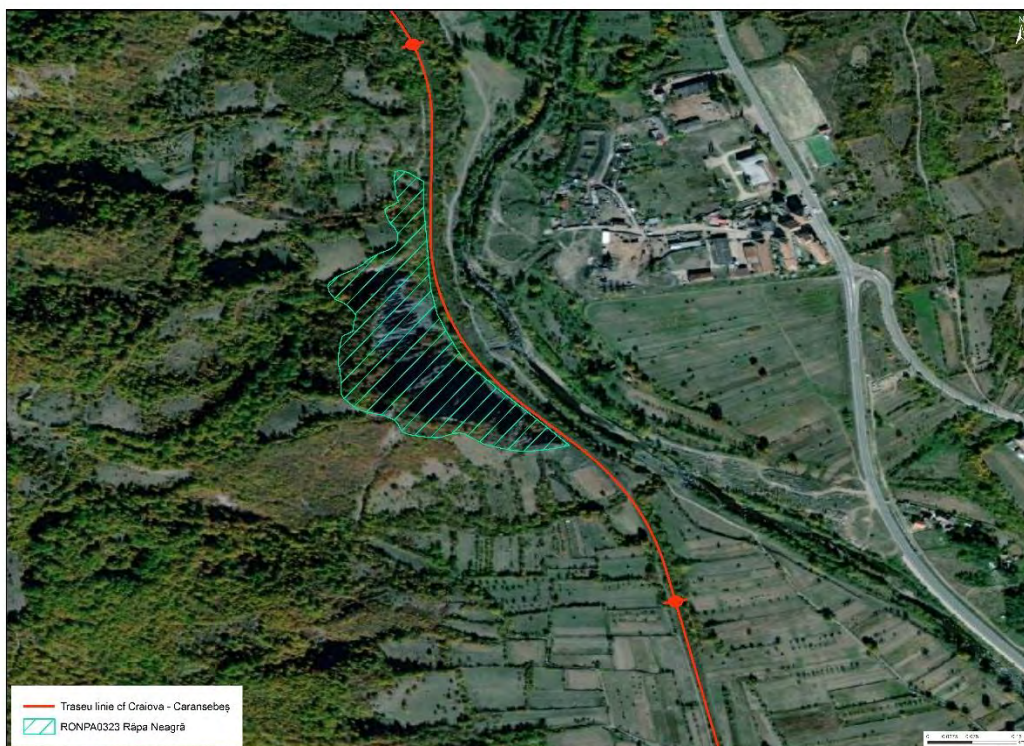


Figura 16. Situl RONPA0383 Râpa Neagră în raport cu linia căii ferate

RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare'

Dealul Petrolea - Cuptoare' (monument al naturii) este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a III-a IUCN (rezervație naturală de tip mixt), situată în județul Caraș-Severin, pe teritoriul administrativ al comunei Cornea.

Rezervația naturală aflată în *Dealurile Banatului*, în partea sud-estică a satului Cuptoare, se întinde pe o suprafață de 5 ha, și reprezintă o zonă de deal, cu stâncării, grohotișuri și versanți alcătuiți din roci sedimentare de nisipuri, pietrișuri și marne, cu diferite forme de eroziune, printre care și acele forme antropomorfe, denumite „*piramide coafate*”.

Flora rezervației este alcătuită din vegetație cu specii de pin negru (*Pinus nigra*), salcâm (*Robinio pseudoacacia*), mojdrean (*Fraxinus ornus*), cărpiniță (*Carpinus orientalis*), porumbar (*Prunus spinosa*) sau odos (*Avena fatua*), precum și specii ierboase specifice stâncăriilor.

Fauna este reprezentată de specii de vertebrate: păsări, reptile, rozătoare; și nevertebrate: gasteropode, fluturi, ortoptere, diptere, etc.

Limitele sitului RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 17.



Figura 17. Situl RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare în raport cu linia căii ferate

RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova

Gura Văii – Vârciorova este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip floristic) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al orașului Drobeta Turnu-Severin.

Aria naturală se află în partea sud-vestică a județului Mehedinți (în Podișul Getic, pe malul stâng al Dunării în Munții Almăjului și Locvei), pe teritoriul nord-vestic al satului Gura Văii, lângă drumul național DN6 care leagă municipiul Drobeta Turnu-Severin de orașul Caransebeș, în apropierea rezervațiilor naturale Cracul Crucii și Cracul Găioara.

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin *Legea Nr.5* din 6 martie 2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Nr. 152 din 12 aprilie 2000 (privind aprobarea *Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate*) și se întinde pe o suprafață de 305 hectare.

Aria protejată este inclusă în Parcul Natural Porțile de Fier și reprezintă o zonă cu rol de protecție pentru mai multe specii floristice rare, unele aflate pe Lista roșie a IUCN.

Flora este constituită dintr-o mare varietate de arbori și arbuști cu specii de gârniță (*Quercus frainetto*), gorun auriu (*Quercus delacamphii*), stejar (*Quercus vergiliana*), vișin turcesc (*Prunus mahalaeb*), gherghinar (*Crataegus pentagyna*), păducel negru (*Crataegus nigra*), scumpie (*Cotinus coggygria*), alun (*Corylus colurna*) sau smochin (*Ficus carica*).

La nivelul ierburilor sunt întâlnite specii floristice rare (unele endemice), astfel:

unghia ciutei (*Ceterach officinarum*), mărarul Porților de Fier (*Cachrys ferulacea*), garofițe din speciile *Dianthus banaticus* și *Dianthus variciorovensis*, feriga cazanelor (*Cheilanthes marantae*), cămașa romanilor (*Petrorhagia saxifraga*, sinonim - *Tunica saxifraga*), o subspecie de lumânărică (*Verbascum vârciorovae*), sipică (*Cephalaria uralensis var. multifida*) sau mierluță (*Minuartia capillacea*)

Limitele sitului RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 18.



Figura 18. Situl RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova în raport cu linia căii ferate

RONPA0615 Valea Oglănicului

Valea Oglănicului este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip floristic și faunistic) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al Breznița-Ocol.

Aria protejată cu o suprafață de 150 hectare se află în extremitatea sud-vestică a județului Mehedinți, în lunca văii Oglănicului (aproape de *Insula Banului*), în partea sud-estică (în aval) de satul Gura Văii, în imediata apropiere a drumului European E70. Aria naturală este inclusă în Parcul Natural Porțile de Fier.

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin *Legea Nr.5 din 6 martie 2000* (privind aprobarea *Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate*) și reprezintă o zonă de studiu al vieții insectelor și protecția mai multor specii floristice rare.

Printre speciile floristice semnalate în arealul rezervației se află o gladiolă

sălbatică (săbiuță) din specia balcanică *Gladiolus illyricus*, precum și elementul pontic (bujor) din specia *Paeonia daurica*, sisinel (*Pulsatilla grandis*), colilie (*Stipa danubialis*).

Limitele sitului RONPA0615 Valea Oglănicului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 19.



Figura 19. Situl RONPA0615 Valea Oglănicului în raport cu linia căii ferate

RONPA0624 Dealul Duhovnei

Dealul Duhovnei este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip forestier) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al comunei Ilovița.

Aria naturală se află în Clisura Dunării, în partea vestică a județului Mehedinți (în Munții Almăjului și Locvei), pe teritoriul sud-vestic al satului Bahna și cel sud-estic al localității Ilovița.

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Nr. 152 din 12 aprilie 2000 (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate) și se întinde pe o suprafață de 50 hectare.

Aria protejată este inclusă în Parcul Natural Porțile de Fier și reprezintă o zonă cu rol de protecție pentru mai multe specii arboricole de gorun (*Quercus petraea*) secular, care vegetează în asociere cu alunul turcesc (*Corylus colurna*).

Limitele sitului RONPA0624 Dealul Duhovnei în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 20.



Figura 20. Situl RONPA0624 Dealul Duhovnei în raport cu linia căii ferate

RONPA0625 Dealul Vărănic

Dealul Vărănic este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip mixt) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al comunei Breznița-Ocol.

Aria naturală se află în Clisura Dunării, în partea vestică a județului Mehedinți (în Podișul Getic), pe malul stâng al Dunării (în Munții Almăjului și Locvei), pe teritoriul vestic al satului Breznița-Ocol, lângă drumul național DN6 care leagă municipiul Drobeta Turnu-Severin de orașul Caransebeș.

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Nr. 152 din 12 aprilie 2000 (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate) și se întinde pe o suprafață de 350 hectare. Altitudinea maximă este de 403 m.

Aria protejată este inclusă în Parcul Natural Porțile de Fier și reprezintă o zonă naturală cu tufărișuri submediteranene dezvoltate pe substraturi calcaroase, ce protejează mai multe specii de floră (cărpiniță, mojdrean, liliac sălbatic) și faună (vipera cu corn, țestoasa lui Herman) specific Occidentalilor.

Limitele sitului RONPA0625 Dealul Vărănic în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 21.



Figura 21. Situl RONPA0625 Dealul Vărănic în raport cu linia căii ferate

RONPA0639 Cracul Găioara

Cracul Găioara este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip botanic) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al orașului Drobeta Turnu-Severin.

Aria naturală se află în extremitatea sud-estică a Parcului Național Porțile de Fier, pe teritoriul vestic al satului Dudașu Schelei, în partea sud-vestică a județului Mehedinți (în Podișul Getic, pe malul stâng al Dunării în Munții Almăjului și Locvei), lângă drumul național DN6 care leagă municipiul Drobeta Turnu-Severin de orașul Caransebeș.

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000, publicată în Monitorul Oficial al României, Nr. 152 din 12 aprilie 2000 (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate) și se întinde pe o suprafață de 5 hectare.

Aria protejată este inclusă în Parcul Natural Porțile de Fier și reprezintă o zonă naturală cu rol de protecție pentru mai multe specii floristice (relicte terțiare) rare, printre care: cârcel (*Ephedra distachya*), unghia ciutei (*Ceterach officinarum*), garofițe din speciile *Dianthus banaticus* și *Dianthus variciorovensis*, sipică (*Cephalaria uralensis* var. *multifida*), lăptiucă (*Scorzonera lanata*), colilie (*Stipa danubialis*) sau pesmă (*Centaurea atropurpurea*), unele aflate pe Lista roșie a IUCN.

Limitele sitului RONPA0639 Cracul Găioara în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 22.



Figura 22. Situl RONPA0639 Cracul Găioara în raport cu linia căii ferate

RONPA0312 Iardașița

Iardașița este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip mixt), situată în sudul Banatului, pe teritoriul județului Caraș-Severin.

Rezervația naturală a fost declarată arie protejată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000 (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate) și este inclusă în Parcul Național Domogled - Valea Cernei, zonă protejată suprapusă sitului de importanță comunitară - Domogled-Valea Cenei.

Rezervația naturală fost înființată în scopul protejării biodiversității și menținerii într-o stare de conservare favorabilă a florei și faunei sălbatice aflate în arealul lanțului carpatic al Meridionalilor.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 23.

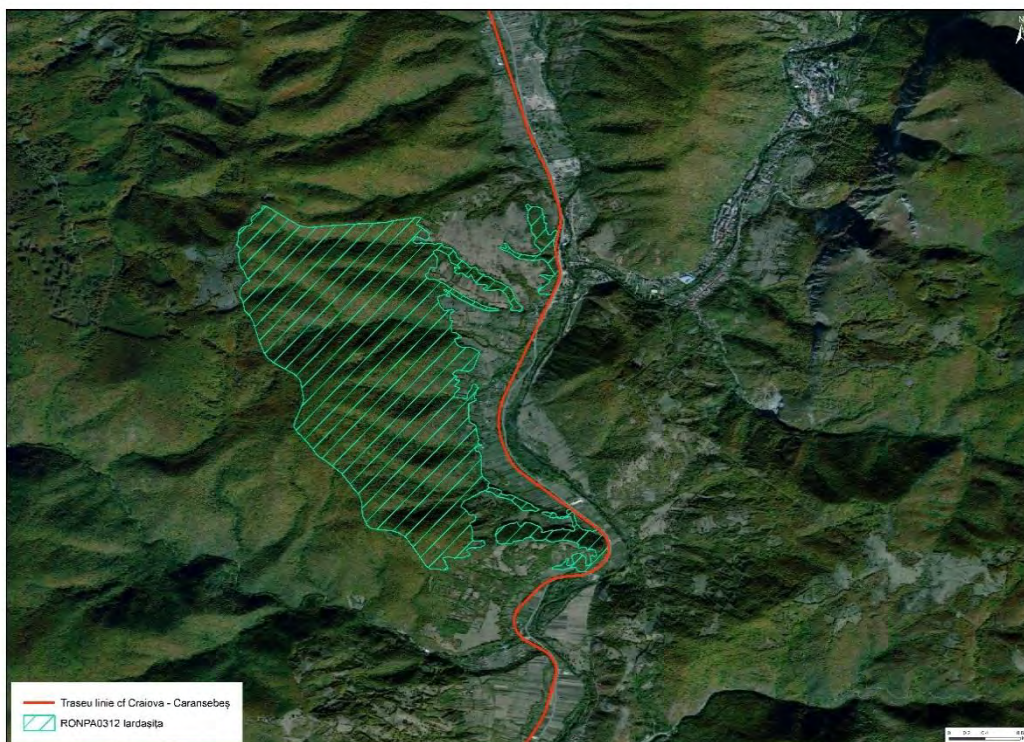


Figura 23. Situl RONPA0312 lardașita în raport cu linia căii ferate

RONPA0313 Belareca

Belareca este o arie naturală protejată (de interes național) ce corespunde categoriei a I-a IUCN (rezervație naturală forestieră de tip științific), situată în județul Caraș-Severin, pe teritoriul administrativ al comunelor Cornereva și Mehadia.

Rezervația a fost creată cu scopul de a proteja mai multe specii de arbori și arbusti prezente în arealul ariei, astfel: fag (*Fagus sylvatica*), ulm de munte (*Ulmus gablra*), frasin (*Fraxinus excelsior*), gorun (*Quercus petraea*), stejar (*Quercus robur*), paltin de munte (*Acer pseudoplatanus*), molid (*Picea abies*), brad (*Abies*), mojdrean (*Fraxinus ornus*), plop tremurător (*Populus tremula*), alun (*Corylus avellana*) și salbă moale (*Euonymus europaea*).

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 24.

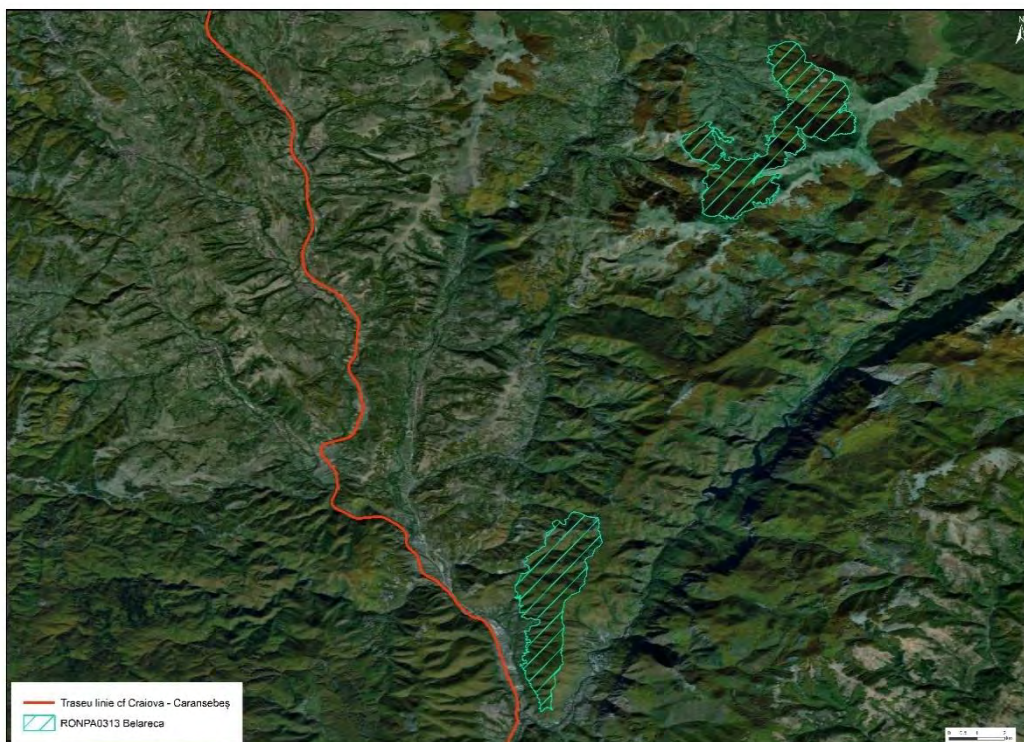


Figura 24. Situl RONPA0313 Belareca în raport cu linia căii ferate

RONPA0322 Sfinxul Bănățean

RONPA0322 Sfinxul Bănățean (monument al naturii) este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a III-a IUCN (rezervație naturală, tip geomorfologic), situat în partea sud-vestică a României, pe teritoriul județului Caraș-severin.

Rezervația naturală cu o suprafață de 0,50 ha, reprezintă o zonă cu rocă sedimentară (gresie), pereți de stâncă și grohotișuri și suprafețe acoperite de vegetație din specii rare, printre care liliacul sălbatic (*Syringa vulgaris*), frasinul (din specia *Fraxinus ornus*) sau lumânărica (din specia *Verbascum phlomoides*).

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 25.



Figura 25. Situl RONPA0322 Sfinxul Bănățean în raport cu linia căii ferate

RONPA0642 Fața Virului

RONPA0642 Fața Virului este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip botanic) situată în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al orașului Drobeta Turnu-Severin.

Aria protejată este inclusă în Parcul Natural Porțile de Fier și reprezintă o zonă (versanți abrupti, praguri și săritori, văi, cheiuri, cascade) acoperită cu păduri de stejar (*Quercus virgiliana*) și gorun (*Quercus petraea*) în amestec cu specii de nuc (*Juglans regia*), sâmbovin (*Celtis australis*), vișin turcesc (*Prunus mahaleb*) sau alun (cu specii de *Corylus avellana* și *Corylus colurna*, cunoscut sub denumirea de alun turcesc). Aria naturală protejează mai multe specii floristice rare (unele aflate pe Lista roșie a IUCN), printre care: mărarul Porților de Fier (*Cachrys ferulacea*), speci endemice de mur (*Rubus severinensis*) și mierluță (*Minuartia cataractarum*) sau o garofiță din specia *Dianthus banaticus*.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 26.



Figura 26. Situl RONPA0642 Fața Virului în raport cu linia căii ferate

RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii

RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii a fost declarată arie protejată de interes național în anul 2000, întinzându-se pe o suprafață de 1 ha. Pietrele Roșii reprezintă un monument al naturii aflat în județul Mehedinți, pe teritoriul administrativ al comunei Husnicioara. Zona este importantă din punct de vedere paleontologic.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 27.



Figura 27. Situl RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii în raport cu linia căii ferate

RONPA0327 Ravena Crouri

Ravena Crouri este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a IV-a IUCN (rezervație naturală de tip mixt), declarată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000 situată în județul Caraș-Severin, pe teritoriul administrativ al comunei Iablanțița.

Rezervația naturală aflată între localitățile Iablanțița și Petnic, în Dealurile Banatului, la o altitudine maximă de 250 m, are o suprafață de 7 ha, și reprezintă o zonă cu ravene (cu rocă sedimentară din nisipuri gresii, conglomerate și microconglomerate), stâncării și grohotișuri; cu vegetație constituită din tufărișuri, cu specii de cărpiniță (*Carpinus orientalis*) și porumbar (*Pinus spinosa*), precum și vegetație ierboasă de stâncărie.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 28.

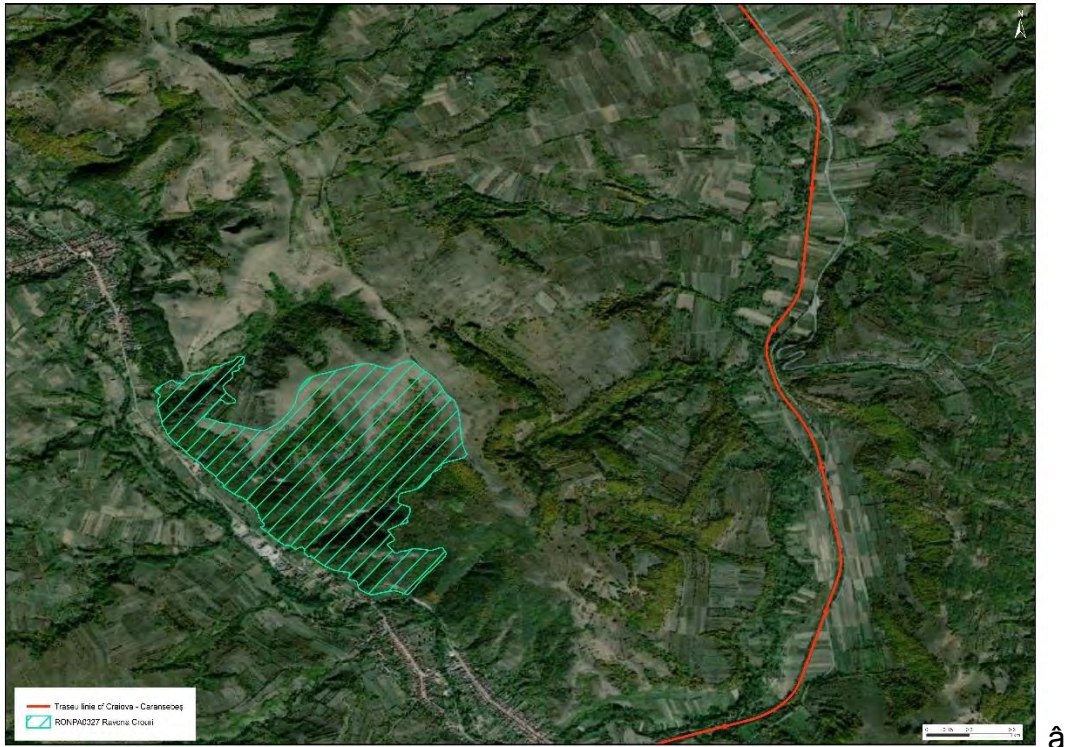


Figura 28. Situl RONPA0327 Ravena Crouri în raport cu linia căii ferate

RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier

Parcul Natural Porțile de Fier este o arie protejată înființată prin Legea nr.5/2000 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a III a - Zone Protejate, ca un teritoriu în care remarcabila frumusețe a peisajelor și diversitatea biologică pot fi valorificate în condițiile păstrării nealterate a tradițiilor, iar calitatea vieții comunităților să fie rezultatul unor activități economice ale locuitorilor, desfășurate în armonie cu natura. Parcul Natural Porțile de Fier corespunde categoriei V IUCN: "Peisaj protejat: arie protejată administrată în principal pentru conservarea peisajului și recreere".

În conformitate cu prevederile O.U.G. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, "parcurile naturale sunt acele arii naturale protejate ale căror scopuri sunt protecția și conservarea unor ansambluri peisagistice în care interacțiunea activităților umane cu natura de-a lungul timpului a creat o zonă distinctă, cu valoare semnificativă peisagistică și/sau culturală deseori cu o mare diversitate biologică".

În parcurile naturale este permisă desfășurarea activităților tradiționale practicate de comunitățile din interiorul parcului și din imediata vecinătate a acestuia.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 29.



Figura 29. Situl RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier în raport cu linia căii ferate

RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier

Site-ul Ramsar Parcul Natural Porțile de Fier situat în sud-vestul României. Este un sit Ramsar transfrontalier de o frumusețe remarcabilă, care se învecinează cu Republica Serbia de-a lungul cursului fluviului Dunărea. Este acoperit în cea mai mare parte de pădure. Varietatea ecosistemelor, precum și diversitatea speciilor este foarte mare. Multe specii de floră (aproximativ 3700) și faună (mai mult de 5200) sunt protejate prin reglementări internaționale, europene și naționale. Unele specii de plante sunt endemice în zonă. Este deosebit de important ca loc de reproducere, de așezare și de iernare pentru multe specii de păsări și susține în mod regulat 20.000 sau mai multe păsări de apă.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 30.



Figura 30. Situl RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier în raport cu linia căii ferate

RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei

Parcul Național Domogled - Valea Cernei este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a II-a IUCN (parc național, zonă specială de conservare), situat în partea sud-vestică a României, pe teritoriile județelor Caraș-Severin, Mehedinți și Gorj. Din punct de vedere geografic, parcul se întinde peste bazinul râului Cerna, de la obârșie până la confluența cu râul Belareca, peste masivul Munților Godeanu și al Munților Cernei (pe versantul drept) și respectiv Munților Vâlcanului și Munților Mehedinți pe versantul stâng. Parcul național reprezintă o zonă montană (cu stâncării, abrupturi calcaroase, vârfuri, doline, lapiezuri, peșteri, avene, grohotișuri, chei, cascade, ponoare, pajiști și păduri); în arealul căruia sunt incluse rezervațiile naturale: Coronini - Bedina, Rezervația Domogled, Iardașița, Iauna - Craiova, Peștera Bârzoni, Cheile Corcoaiei, Ciucevele Cernei, Piatra Cloșanilor, Vârful lui Stan și Valea Țesna.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 31.

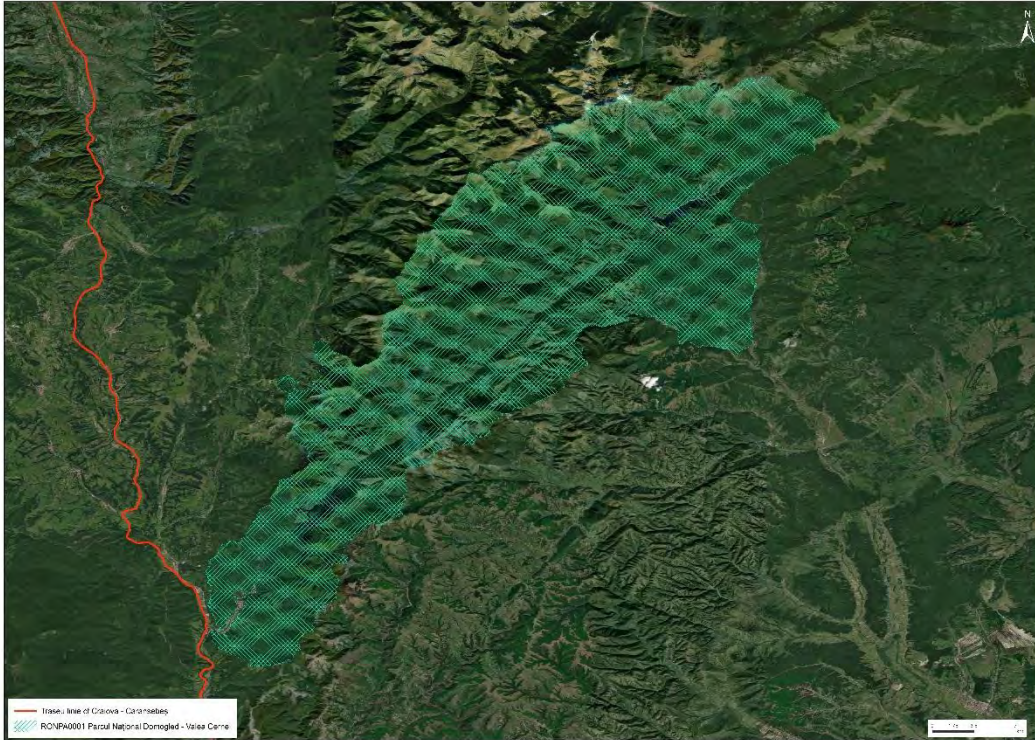


Figura 31. Situl RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei în raport cu linia
căii ferate

RONPA0335 Locul Fosilifer de la Petroșnița

Locul fosilifer de la Petroșnița (monument al naturii), este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a III-a IUCN (rezervație naturală de tip paleontologic), situată în județul Caraș-Severin, pe teritoriul administrativ al comunei Bucoșnița.

Rezervația naturală se întinde pe o suprafață de 2 ha, în partea nord-vestică a satului Petroșnița și reprezintă o zonă cu resturi fosilifere tortoniene, constituite din moluște, lamelibranhiate, viermi, anthozoare, briozoare, brahiopode; depozitate în rocă sedimentară de argile, nisipuri, gresii și marne.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 32.

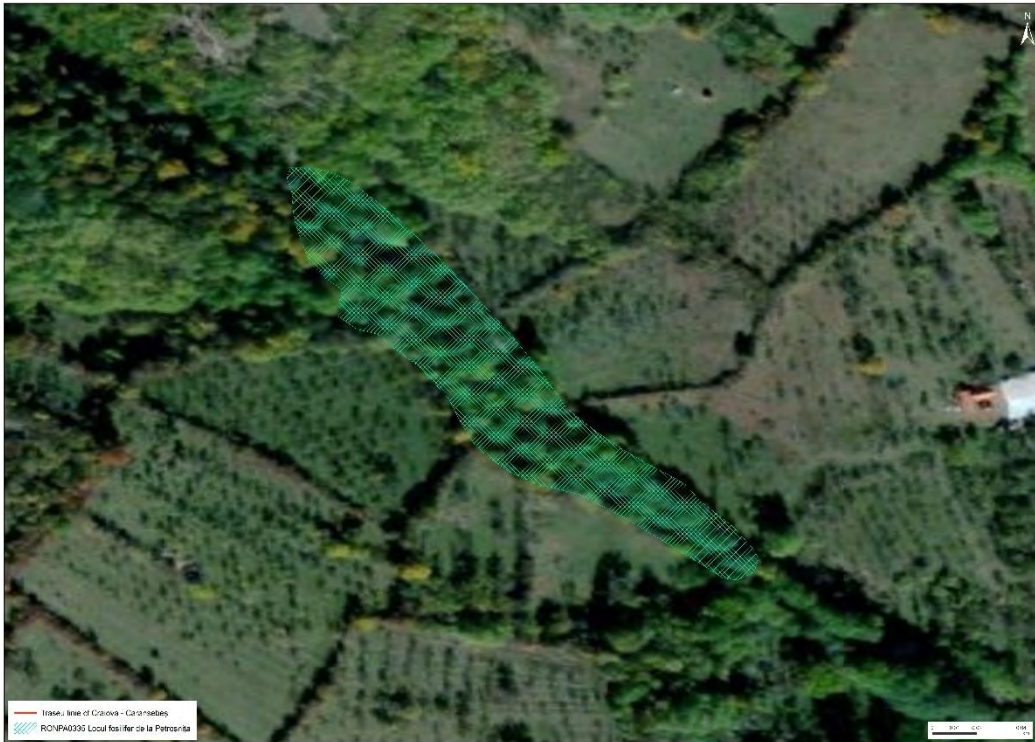


Figura 32. Situl RONPA0335 Locul Fosilifer de la Petroșnița în raport cu linia căii ferate

RONPA0326 Valea Greățca

Valea Greățca (monument al naturii) este o arie protejată de interes național ce corespunde categoriei a III-a IUCN (rezervație naturală de tip geomorfologic), situată în județul Caraș-Severin, pe teritoriul administrativ al comunei Mehadia.

Rezervația naturală aflată în partea nordică a satului Mehadia, în zona Dealurilor Banatului, în versantul sudic și sud-estic al Dealului Darnovacea, are o suprafață de 9 ha, și reprezintă un *sill* constituit dintr-un zăcământ de *riodacit* format din rocă vulcanică de *dacit* și *riolit*, cu stâncării, grohotișuri, tufărișuri și pajiști naturale.

Limitele sitului în raport cu linia căii ferate Craiova – Caransebeș sunt reprezentate în Figura 33.



Figura 33. Situl RONPA0326 Valea Greățca în raport cu linia căii ferate

Având în vedere **art. II** din **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 49 din 31 august 2016 pentru modificarea Legii nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate**, precum și faptul că autoritatea publică centrală pentru protecția mediului nu a publicat adresele web ale serviciilor de vizualizare și descărcare aferente setului de date "Ariile naturale protejate din România", pentru ariile naturale protejate de interes național s-au folosit în prezentul raport, limitele publicate în harta: *Anexa 2.1 Harta suprapunerii ariilor naturale protejate din Planul de management al Parcului Natural Porțile de Fier (pentru cele care se suprapun cu acest parc), iar pentru cele care nu se suprapun cu acesta, limitele rezultate din cadrul proiectului „Realizarea de seturi de date spațiale în conformitate cu specificațiile tehnice INSPIRE pentru ariile naturale protejate, inclusiv a siturilor Natura 2000, având în vedere optimizarea facilităților de administrare a acestora”* (implementat de MMAP).

5.6.3. Date despre infrastructura verde și coridoarele ecologice din zona proiectului

Independent de rețeaua de arii naturale Natura2000, pentru realizarea unei analize comprehensive asupra componentelor biodiversității din zona analizată, este necesară identificarea infrastructurii verzi (Figura A) și a coridoarelor ecologice din zona proiectului (Figura B, C, D).

Traseul liniei de cale ferată traversează zone naturale, semi-naturale și zone antropice.

Zonele naturale sunt reprezentate de următoarele: Păduri de foioase, Păduri de conifere, Păduri mixte, Pajiști naturale, Mlaștini, Tranziție pădure-tufăriș, Plaje, Dune, Nisipuri, Rocă la zi, Areale slab vegetate.

Zonele semi-naturale sunt reprezentate de următoarele: Terenuri arabile neirigate, Câmpuri de orez, Vii, Plantații de pomi fructiferi și arbuști, Pășuni, Zone de culturi complexe, Terenuri predominant agricole în amestec.

Zonele semi-naturale sunt reprezentate de următoarele: Spațiu urban discontinuu și spațiu rural, Unități industriale sau comerciale, Rețea de căi de comunicație și terenuri asociate acestora, Areale portuare, Aeroporturi, Zone de extracție a minereurilor, Gropi de gunoi, Zone de construcție, Zone urbane verzi, Facilități de sport și agrement.

Având în vedere că zona proiectului are mai multe puncte strategice în asigurarea conectivității coridoarelor ecologice, deși în nici-un sit Natura 2000 nu există un impact semnificativ asupra speciilor de carnivore mari (urs, lup, râs), a fost propusă măsura - Implementarea unor sisteme de avertizare sonoră pentru faună, cu rolul de a evita și reduce riscul de coliziune, în principal cu mamiferele mari (ex.: *Ursus arctos*, *Canis lupus*, *Lynx lynx*), la următoarele intervale kilometrice: km 289+700 – km 293+400, km 400+900 – km 401+500; km 444+500 – km 447+500.) în vederea asigurării conectivității acestor coridoare ecologice și pentru prevenirea eventualelor mortalități. Pe lângă această măsură la asigurarea permeabilității zonelor critice din cadrul proiectului vor contribui și tunelurile și viaductele existente (de ex: tunelul Feneș).

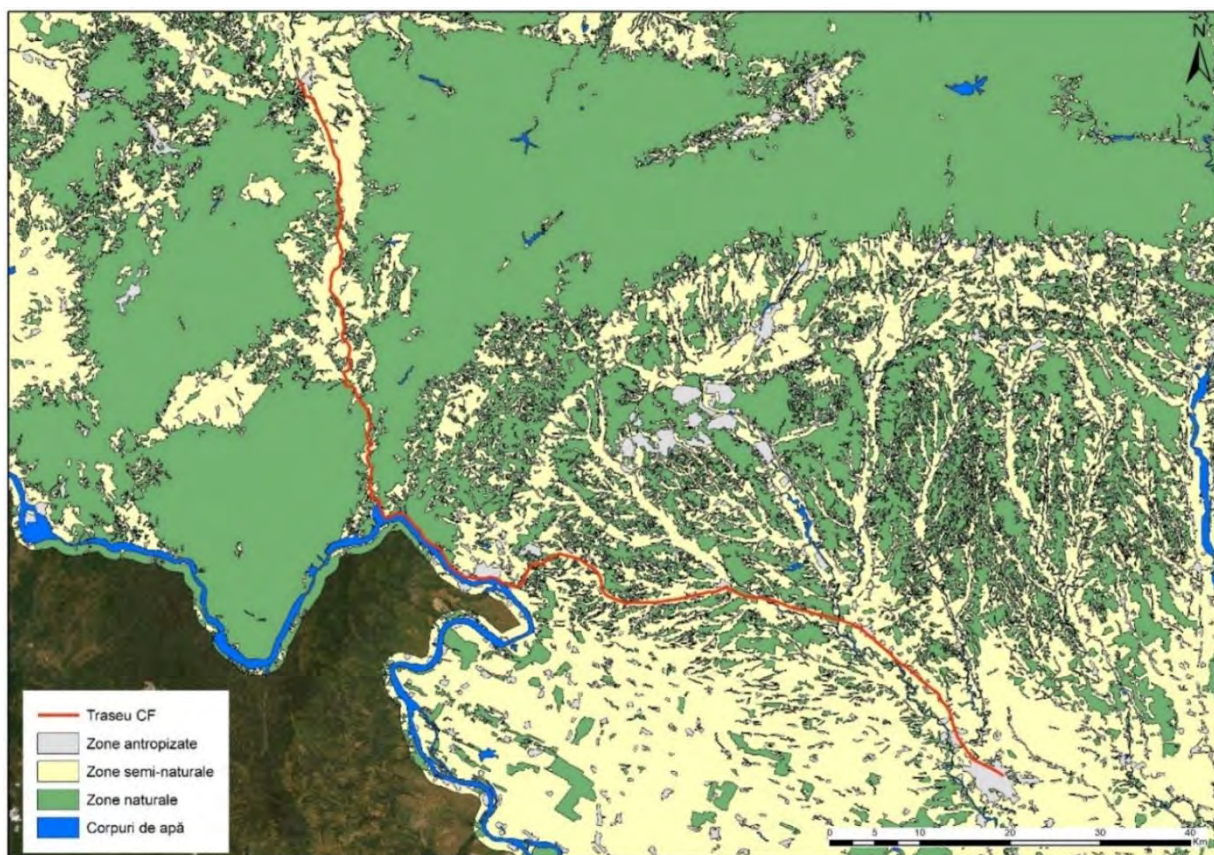


Figura A - Infrastructura verde din zona proiectului

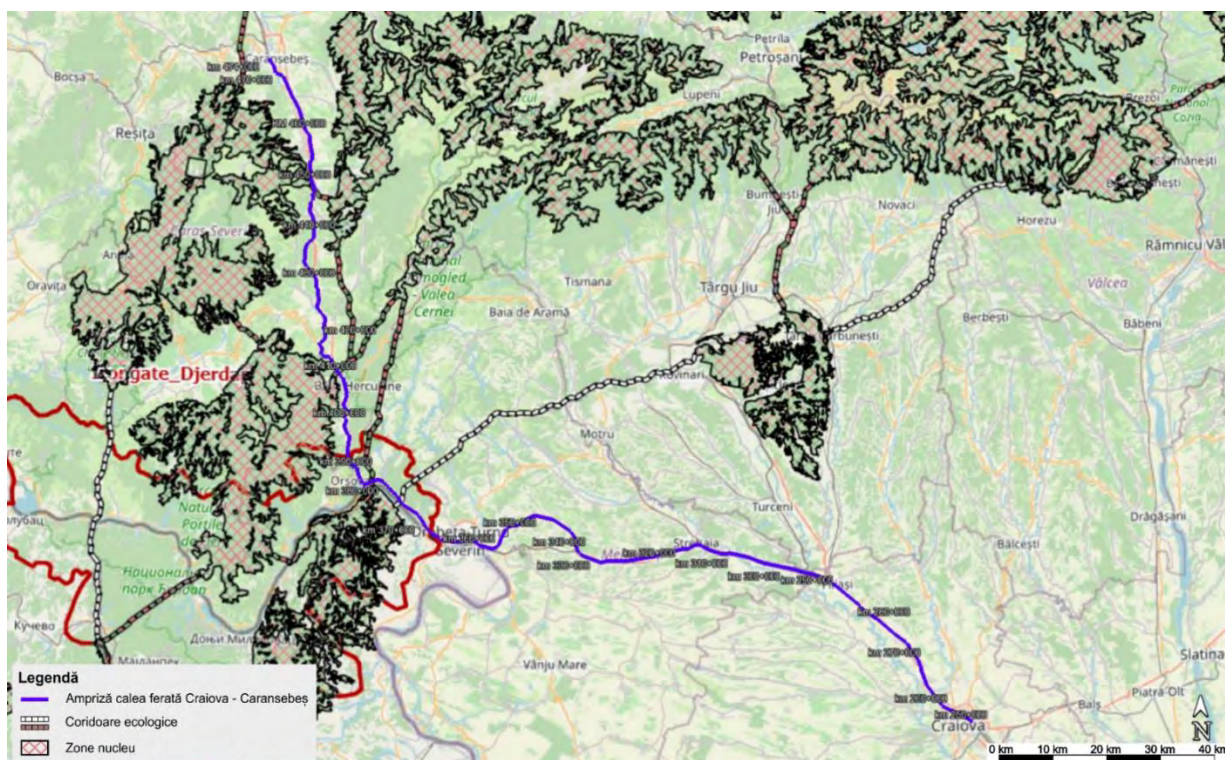


Figura B - Coridoare ecologice identificate pentru specia *Ursus arctos* intersectate de proiect și zone nucleu din apropiere (sursa: <http://webgis.eurac.edu/bioregio/>)

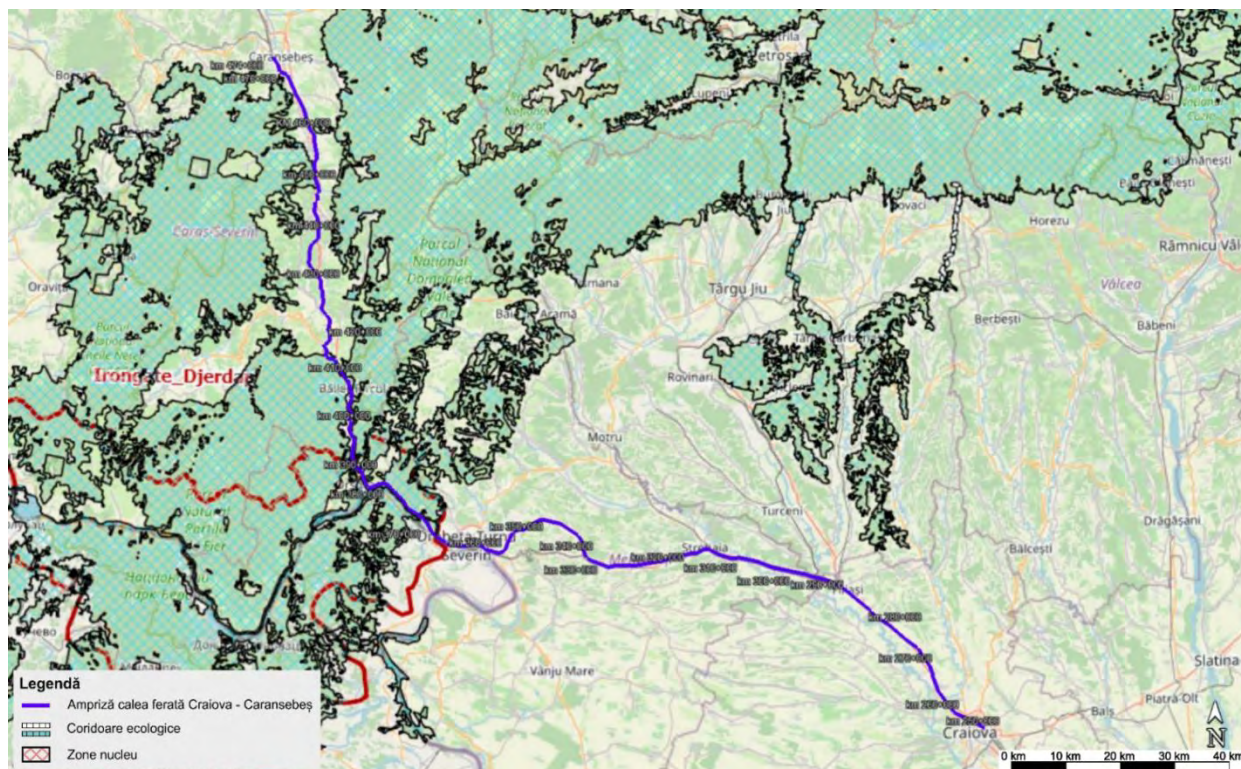


Figura C - Coridoare ecologice identificate pentru specia *Canis lupus* intersectate de proiect și zone nucleu din apropiere (sursa: <http://webqis.eurac.edu/bioregio/>)

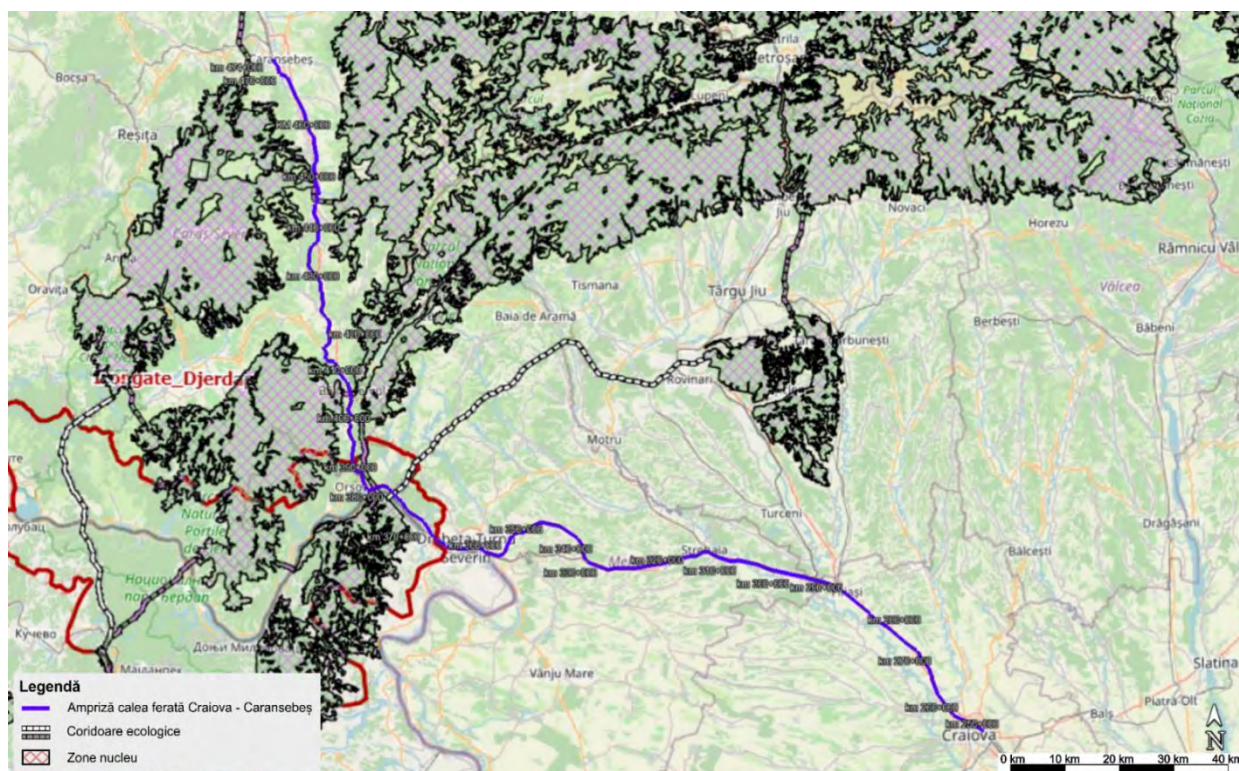


Figura D - Coridoare ecologice identificate pentru specia *Lynx lynx* intersectate de proiect și zone nucleu din apropiere (sursa: <http://webqis.eurac.edu/bioregio/>)

O analiză detaliată asupra coridoarelor ecologice, precum și calculul funcționalității și probabilității de utilizare a structurilor de asigurare a permeabilității prevăzute în cadrul proiectului sunt prezentate în conținutul studiului de evaluare adecvată.

5.6.4. Informații despre componentele biodiversității din zona proiectului

Pentru colectarea datelor referitoare la identificarea și localizarea speciilor și habitatelor, evaluarea indicilor populaționali și observarea ecologiei speciilor și habitatelor de interes comunitar prezente pe suprafața și în imediata vecinătate a proiectului și menționate în formularele standard ale ariilor naturale de interes comunitar prezentate anterior, au fost utilizate două metode generale de analiză, fiecare dintre acestea cuprinzând metode specifice, și anume:

- studiul bibliografic – a presupus identificarea tuturor materialelor de specialitate publicate atât fizic, cât și on line ce fac referire la observații floristice și faunistice la nivelul zonei studiate;
- studiul în teren – a presupus efectuarea de deplasări în teren în vederea identificării speciilor și habitatelor de interes comunitar prezente la nivelul zonei analizate.

Metodele generale de analiză sunt menționate în „Capitolul E: Metode utilizate pentru cercetarea în teren” al prezentului studiu.

Cercetarea în teren a presupus efectuarea inventarierii componentelor biodiversității pe transecte liniare paralele și după caz intersectate cu amplasamentul, completate de cercetarea pe stații de probă, după următoarea structură:

- Sit Natura 2000 intersectat;
- Suprafața de intersecție;
- Categoriile de folosință a terenului;
- Tipuri de habitate și specii de plante;
- Listă de specii ihtiofaună;
- Listă de specii nevertebrate;
- Listă de specii herpetofaună;
- Listă de specii ornitofaună;
- Listă de specii chiroptere;
- Concluzii;
- Măsuri de reducere a impactului.

În faza de documentare, au fost selectate 30 de stații de monitorizare, dintre care, ulterior, stația 8 a fost eliminată din studiu, nefiind necesare replicate la acest nivel.

Fișele de teren completate în cadrul monitorizărilor prezintă structura taxonomică a zonei analizate, în arealele cercetate, indiferent de statutul de protecție al speciilor.

1. Floră și vegetație. Habitate

Caracteristic studiului vegetației este interpretarea releveelor fitocenologice. Acestea se efectuează la nivelul unor stații de probă randomizate la nivelul perimetrului

analizat. Prin urmare, vom prezenta în cele ce urmează datele referitoare la tipurile de habitate identificate, flora și vegetația observată la nivelul celor 29 stații.

Stația 1 (km 405+500)

Sit Natura 2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura 2000 ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei și la o distanță de cca. 700 m de ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei.

Categoriile de folosință a terenului

Gară, zonă forestieră, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de floră (Figura 34, Tabel 18)

Localizată la intrarea în stația de cale ferată Băile Herculane (Foto 1), prezintă o vegetație heterogenă, cu numeroase elemente de origine antropică. Astfel, au fost identificate specii invazive precum: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia* (Foto 2).

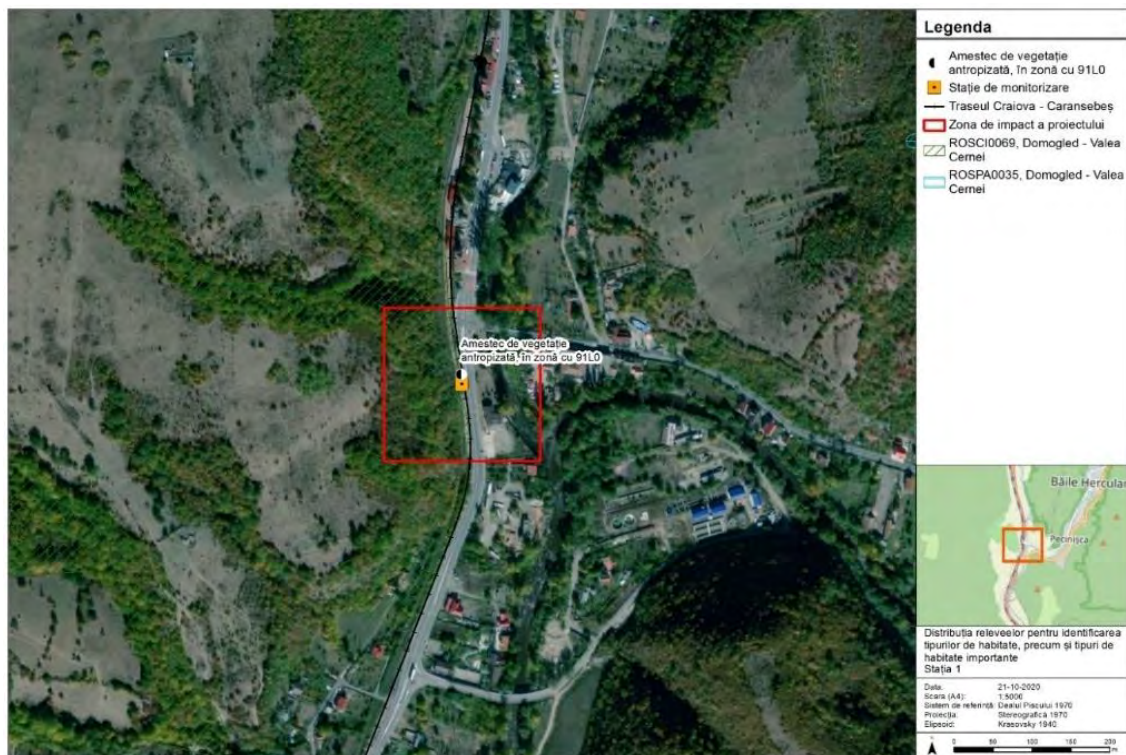


Figura 34. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 18. Compoziția floristică din cadrul relevelui analizat

Relevu 1		
<i>Ailanthus altissima</i>	<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Carpinus orientalis</i>	<i>Hedera helix</i>	<i>Solanum nigrum</i>
<i>Chelidonium majus</i>	<i>Humulus lupulus</i>	<i>Sonchus oleracues</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Parthenocissus quinquefolia</i>	<i>Syringa vulgaris</i>

<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Phytolaca americana</i>	<i>Tilia tomentosa</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Quercus cerris</i>	<i>Ulmus glabra</i>



Foto 1. Aspect din cadrul activității de monitorizare pe transecte liniare



Foto 2. Versant cu specii invazive (*Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*)

Stația 2 (km 401+000) - Figura 35, Tabel 19

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 3, Foto 4) se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei.

Categoriile de folosință a terenului

Zonă forestieră, amplasament cale ferată, șosea, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră

Fitocenozele identificate aparțin asociației *Quercetum frainetto-cerris* (Georgescu, 1945) Rudski 1949, însă aceasta este foarte degradată pentru a fi încadrat în tipul de habitat 91M0. Este de remarcat prezența salcâmului (*Robinia pseudoacacia*), atât în fitocenozele localizate pe versant, cât mai ales în zona marginală (spre calea ferată).

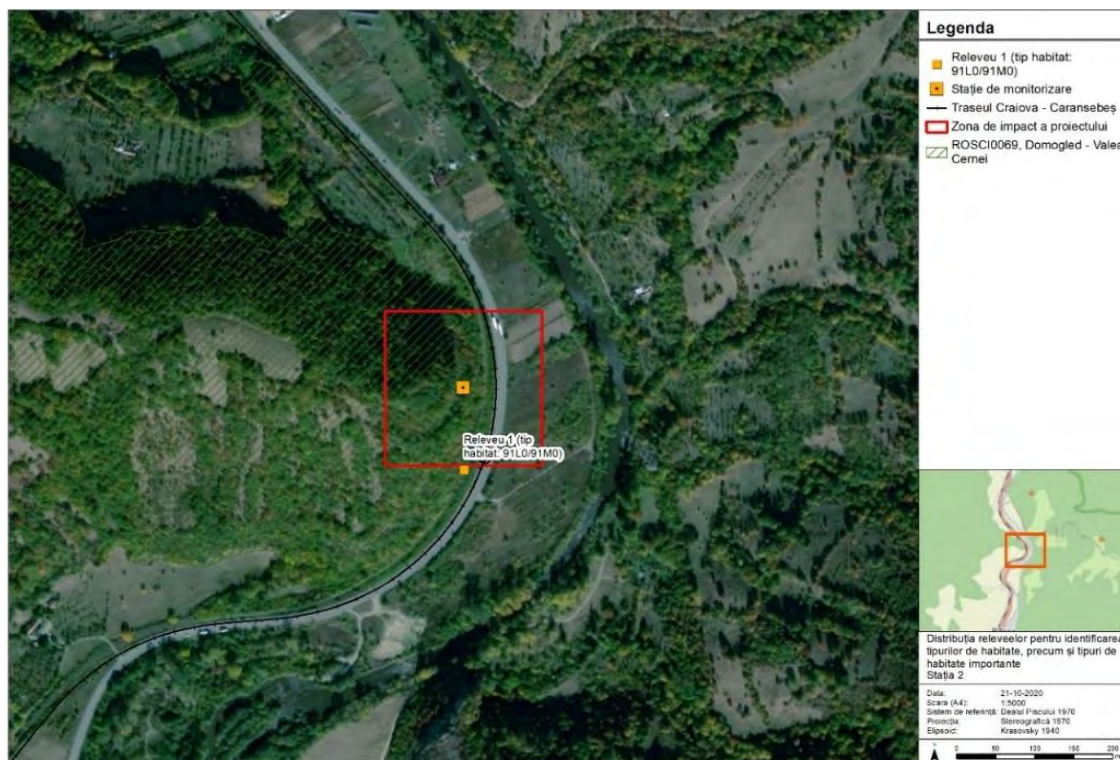


Figura 35. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 19. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat

Relevu 1	
<i>Acer campestre</i>	<i>Fraxinus ornus</i>
<i>Carpinus orientalis</i>	<i>Quercus cerris</i>
<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Ulmus glabra</i>



Foto 3. Aspecte floristice/habitate la nivelul amplasamentului (Stația 2)

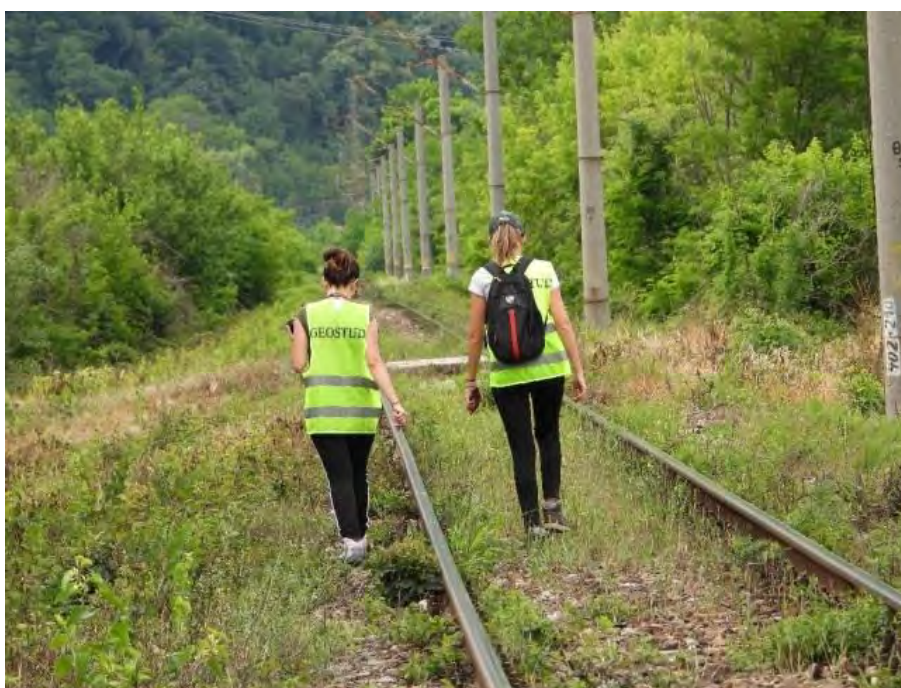


Foto 4. Aspect din cadrul activității de monitorizare pe transecte liniare

Stația 3 (km 292+000)

Sit Natura 2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita sitului Natura2000 ROSCI0045 – Coridorul Jiului, în afara acestuia.

Categorii de folosință a terenului

Pădure de foioase, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră (Figura 36, Tabel 20, Foto 5 și Foto 6)

Observațiile au fost efectuate atât în limitele sitului Natura2000, cât și în exteriorul acestora. Pe baza compoziției floristice actuale fitocenozele ar putea fi încadrate în asociația *Carpino-Quercetum cerris* Klika 1938 (Boșcaiu et al. 1969), însă

ținând cont de faptul că această compoziție actuală nu este una naturală, fiind de fapt rezultată în urma modificărilor cauzate de intervențiile antropice (tăieri, extragerea cu precădere a cvercineelor și regenerarea de carpen etc.), nu putem încadra habitatul ca fiind 91M0 - Păduri balcano-panonice de cer și gorun.



Figura 36. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 20. Compoziția floristică din cadrul releveelor analizate

Relevu 1		Relevu 2
<i>Acer campestre</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Acer campestre (juv.)</i>
<i>Acer campestre (juv.)</i>	<i>Fraxinus excelsior (juv.)</i>	<i>Acer tataricum (juv.)</i>
<i>Acer tataricum</i>	<i>Galium odoratum</i>	<i>Arum orientale</i>
<i>Arum orientale</i>	<i>Geum urbanum</i>	<i>Brachypodium sylvaticum</i>
<i>Brachypodium sylvaticum</i>	<i>Glechoma hederacea</i>	<i>Carpinus betulus</i>
<i>Carex sylvatica</i>	<i>Hedera helix</i>	<i>Carpinus betulus (juv.)</i>
<i>Carpinus betulus</i>	<i>Lathyrus vernus</i>	<i>Crataegus monogyna</i>
<i>Carpinus betulus</i>	<i>Lilium martagon</i>	<i>Dactylis glomerata</i>
<i>Carpinus betulus (juv.)</i>	<i>Melica uniflora</i>	<i>Dioscorea communis</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Polygonatum odoratum</i>	<i>Evonymus europaeus</i>
<i>Convallaria majalis</i>	<i>Pulmonaria officinalis</i>	<i>Lathyrus vernus</i>
<i>Cornus sanguinea</i>	<i>Quercus cerris</i>	<i>Polygonatum odoratum</i>
<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Rubus caesius</i>	<i>Quercus cerris</i>
<i>Epipactis helleborine</i>	<i>Sorbus torminalis (juv.)</i>	<i>Sorbus torminalis (juv.)</i>
<i>Epipactis purpurata</i>	<i>Viola odorata</i>	
<i>Evonymus europaeus</i>		



Foto 5. Zonă dominată de carpen (*Carpinus betulus*), inclusiv în stratul juvenil



Foto 6. *Quercus cerris* (cer)

Stația 4 (km 291+000) - Figura 37, Tabel 21

Sit Natura 2000 intersectat

Această stație (Foto 7) în cadrul căreia s-au realizat activități de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0045 – Coridorul Jiului.

Categoriile de folosință a terenului

Plantație de salcâm.

Tipuri de habitate și specii de floră (Foto 8 și Foto 9)

Datorită poziționării într-o zonă puternic modificată antropic (podul peste Jiu, nod feroviar) vegetația este denaturată. Astfel, zona cuprinsă între șoseaua națională și calea ferată este, în cea mai mare parte, dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*). Pe anumite suprafețe, salcâmul este în diferite raporturi de codominanță cu frasinul (*Fraxinus excelsior*), însă, în ansamblu, pădurea reflectă originea sa antropică. Dintre speciile identificate pe marginea căii ferate remarcăm dudul (*Morus alba*) și salcâmul (*Robinia pseudoacacia*), la rândul lor specii invazive.

În zona podului de cale ferată, pe malul Jiului, au fost identificate fitocenoze care conțin *Salix alba* și *Populus alba*, însă, puternic denaturate antropic. Observațiile noastre indică dominanța salcâmului și în aceste fitocenoze, alături de care mai apar și alte specii invazive, precum *Amorpha fruticosa* sau *Elaeagnus angustifolia*.

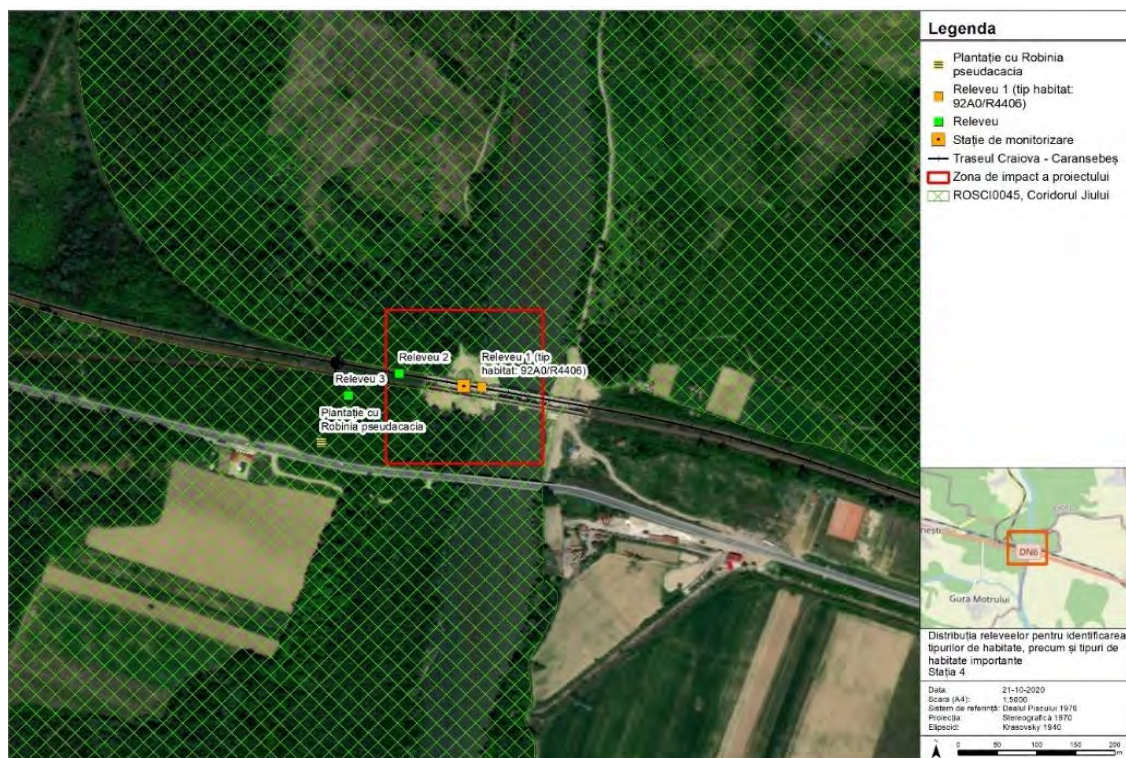


Figura 37. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 21. Compoziția floristică din cadrul releveelor analizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
<i>Acer campestre</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Arum orientale</i>
<i>Ambrosia artemisiifolia</i>	<i>Humulus lupulus</i>	<i>Carex sylvatica</i>
<i>Amorpha fruticosa</i>	<i>Populus alba</i>	<i>Clematis vitalba</i>
<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Cornus sanguinea</i>
<i>Chelidonium majus</i>	<i>Ulmus minor</i>	<i>Evonymus europaeus</i>
<i>Chenopodium album</i>		<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Clematis vitalba</i>		<i>Galium aparine</i>
<i>Clematis vitalba</i>		<i>Geum urbanum</i>

<i>Cornus sanguinea</i>		<i>Hedera helix</i>
<i>Elaeagnus angustifolia</i>		<i>Polygonatum odoratum</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>		<i>Pulmonaria officinalis</i>
<i>Humulus lupulus</i>		<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Morus alba</i>		<i>Rubus caesius</i>
<i>Populus alba</i>		<i>Sambucus nigra</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>		<i>Ulmus minor</i>
<i>Ulmus minor</i>		<i>Urtica dioica</i>
<i>Ulmus minor</i>		



Foto 7. Aspect amplasament



Foto 8. Plantație cu frasin și salcâm - *Robinia pseudoacacia* (specia dominantă)



Foto 9. Vegetație de luncă cu *Populus alba*, invadată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*)

Stația 5 (km 277+000) - Figura 37, Tabel 21

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 10) se află la limita sitului Natura2000 ROSCI0045 – Coridorul Jiului.

Categoriile de folosință a terenului

Plantație de *Amorpha fruticosa* și vegetație de luncă și terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră (Foto 11)

Vegetația identificată are un pronunțat caracter antropic, fiind reprezentată preponderent de o plantație de *Amorpha fruticosa* (specie invazivă). De asemenea, au fost identificate exemplare de salcâm (*Robinia pseudoacacia*) și dud alb (*Morus alba*), la rândul lor specii invazive. Speciile din flora spontană nu formează comunități încadrabile fitocenotic. La 50-100 m de calea ferată, pe malul Jiului (sensul Drobeta - Craiova) se observă vegetație de luncă cu *Populus tremula*, *Populus alba*, *Salix alba*; pe sensul Craiova - Drobeta, zona căii ferate este mărginită de gospodării și terenuri agricole.



Figura 38. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 22. Compoziția floristică din cadrul relevelor analizate

Relevu 1		Relevu 2	
<i>Acer campestre</i>	<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Amorpha fruticosa</i>	<i>Galium aparine</i>
<i>Amorpha fruticosa</i>	<i>Linaria vulgaris</i>	<i>Artemisia vulgaris</i>	<i>Juglans regia</i>
<i>Anchusa azurea</i>	<i>Melilotus officinalis</i>	<i>Arum orientale</i>	<i>Ligustrum vulgare</i>
<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Papaver dubium</i>	<i>Centaurea jurineifolia</i>	<i>Melica ciliata</i>
<i>Ballota nigra</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Chenopodium album</i>	<i>Morus alba</i>
<i>Cichorium intybus</i>	<i>Silene alba</i>	<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Prunus spinosa</i>
<i>Conium maculatum</i>	<i>Sonchus oleracues</i>	<i>Equisetum ramosissimum</i>	<i>Rosa canina</i>
<i>Cornus sanguinea</i>	<i>Tragopogon pratensis</i>	<i>Erigeron canadensis</i>	<i>Rubus caesius</i>
<i>Humulus lupulus</i>	<i>Ulmus minor</i>	<i>Falcaria vulgaris</i>	<i>Setaria verticillata</i>



Foto 10. Aspect amplasament



Foto 11. Aspect general al vegetației; pădurea de luncă vizibilă în planul secund, la cca. 50 m de calea ferată

Stația 6 (km 447+000) - Figura 39, Tabel 23

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 12) în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0284 – Cheile Teregovei.

Categorii de folosință a terenului

Pădure.

Tipuri de habitate și specii de floră

Vegetația este antropizată, dominant fiind salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) – Foto 13. O participare mai redusă la alcătuirea fitocenozelor o au specii precum: *Tilia tomentosa*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*. Această fâșie care delimitează calea ferată, are o lățime variabilă, care poate ajunge la 30-50 m.

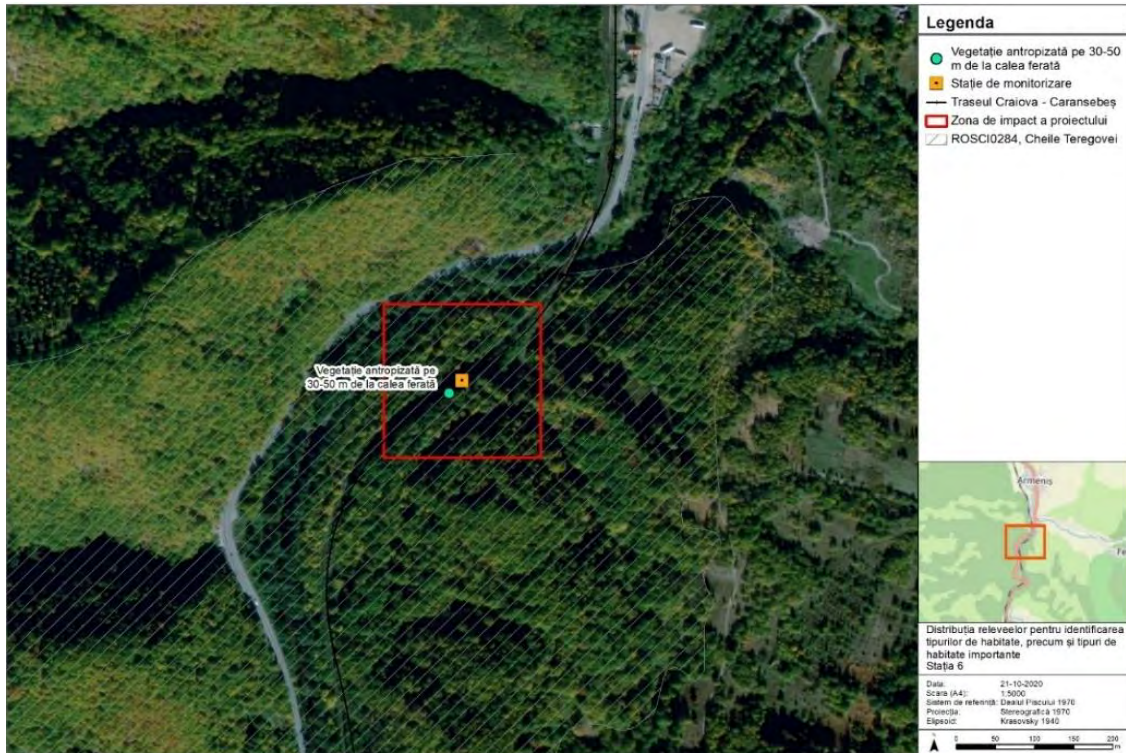


Figura 39. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 23. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat

Relevu 1	
<i>Acer campestre</i>	<i>Populus tremula</i>
<i>Alliaria petiolata</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Anthriscus sylvestris</i>	<i>Rubus caesius</i>
<i>Carpinus betulus</i>	<i>Sambucus nigra</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Tilia tomentosa</i>
<i>Corylus avellana</i>	



Foto 12. Aspect amplasament

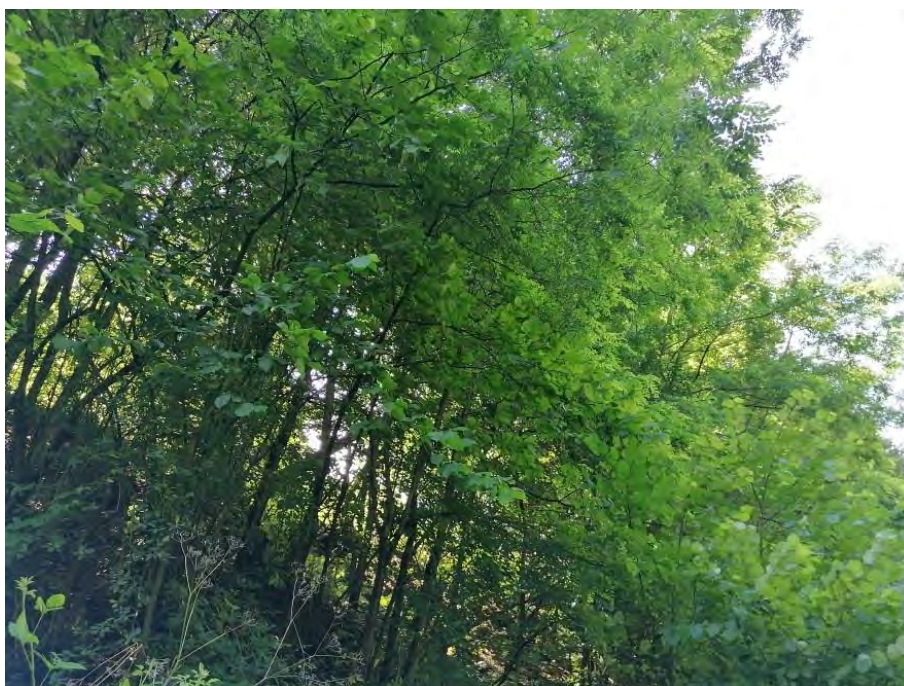


Foto 13. Vegetație dominată de *Robinia pseudoacacia*

Stația 7 (km 446+000) - Figura 40, Tabel 24

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 14, Foto 15) se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0284 – Cheile Teregovei.

Categoriile de folosință a terenului

Pădure.

Tipuri de habitate și specii de floră

Vegetația caracteristică pe versanți, în zona limitrofă căii ferate, este reprezentat de un amestec constituit preponderent din speciile *Fagus sylvatica*, *Quercus cerris* și *Tilia tomentosa*. În anumite porțiuni, cu o lățime de 20 m de la axul căii ferate, este instalată o bandă dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*) – Foto 16. În afara salcâmului, o altă specie invazivă observată este *Reynoutria japonica*.

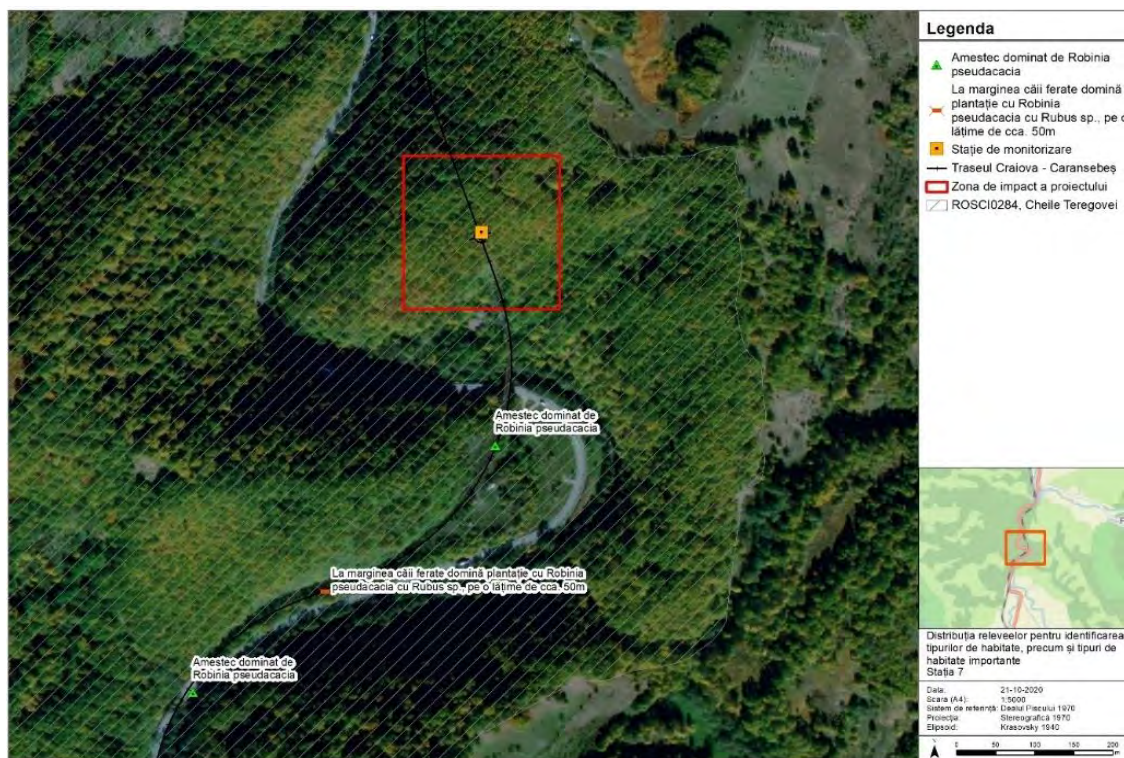


Figura 40. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 24. Compoziția floristică din cadrul relevelor analizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Acer campestre</i>	<i>Acer campestre</i>
<i>Reynoutria japonica</i>	<i>Alnus glutinosa</i>	<i>Clematis vitalba</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Corylus avellana</i>	<i>Corylus avellana</i>
<i>Sambucus nigra</i>	<i>Humulus lupulus</i>	<i>Crataegus monogyna</i>
<i>Urtica dioica</i>	<i>Quercus cerris</i>	<i>Populus tremula</i>
	<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Quercus cerris (juv.)</i>
	<i>Rubus sp.</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
	<i>Salix alba</i>	<i>Rosa canina</i>
	<i>Urtica dioica</i>	<i>Rubus sp.</i>



Foto 14. Aspect amplasament



Foto 15. Activități de monitorizare



Foto 16. Aspect general al vegetației, cu *Robinia pseudoacacia* în primul plan

Stația 9 (km 392+000) - Figura 41, Tabel 25

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 17) se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei.

Categoriile de folosință a terenului

Zonă forestieră, zonă antropizată și terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră (Foto 18)

Situată la limita ROSCI0206, prezintă o vegetație antropizată, în principal ca urmare a plantării de salcâm. Datorită utilizării frecvente în plantații forestiere, mai ales în urma lucrărilor de infrastructură rutieră/feroviară, este dificil de afirmat dacă specii precum *Fraxinus ornus*, *F. excelsior* sau *Acer tataricum* sunt spontane sau plantate. În poienile de la marginea pădurii a fost identificată asociația *Chrysopogonetum grylli* Buia, Păun, Safta et Pop 1959, însă aceasta nu va fi afectată de amplasamentul necesar reabilitării tronsonului de cale ferată. Se remarcă prezența constantă a salcâmului în fitocenozele analizate.



Figura 41. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 25. Compoziția floristică din cadrul releveelor analizate

Relevéu 1	Relevéu 2	Relevéu 3	Relevéu 4	Relevéu 5
<i>Acer tataricum</i>	<i>Acer tataricum</i>	<i>Agrostis capillaris</i>	<i>Acer tataricum</i>	<i>Acer tataricum</i>
<i>Carpinus betulus</i>	<i>Carpinus orientalis</i>	<i>Centaurea micranthos</i>	<i>Brachypodium sylvaticum</i>	<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Carpinus orientalis</i>	<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Chrysopogon gryllus</i>	<i>Carpinus orientalis</i>	<i>Clematis vitalba</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Euphorbia cyparissias</i>	<i>Carpinus orientalis (juv.)</i>	<i>Crataegus monogyna</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>		<i>Tanacetum corymbosum</i>	<i>Cerasus avium</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Ligustrum vulgare</i>		<i>Veronica orchidea</i>	<i>Cornus sanguinea</i>	<i>Fraxinus ornus</i>
<i>Prunus cerasifera</i>			<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Quercus cerris</i>			<i>Dactylis glomerata</i>	<i>Ulmus glabra</i>
<i>Quercus dalechampii?</i>			<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Tilia tomentosa</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>			<i>Fraxinus ornus</i>	
<i>Rubus hirtus</i>			<i>Fraxinus ornus (juv.)</i>	
<i>Sorbus aucuparia (juv.)</i>			<i>Glechoma hirsuta</i>	
			<i>Quercus cerris</i>	
			<i>Robinia pseudoacacia</i>	
			<i>Robinia pseudoacacia (juv.)</i>	

			<i>Tanacetum corymbosum</i>	
			<i>Ulmus minor (juv.)</i>	
			<i>Viola odorata</i>	



Foto 17. Aspect amplasament



Foto 18. Aspect general al vegetației

Stația 10 (km 391+000) - Figura 42, Tabel 26

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei.

Categoriile de folosință a terenului

Zona ripariană, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră

Stația este localizată la limita localității Orșova și se caracterizează prin vegetație antropizată, dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*) – Foto 19. Pe partea dreaptă a căii ferate (sensul Orșova - Caransebeș), se regăsesc terenuri agricole sau pajiști.

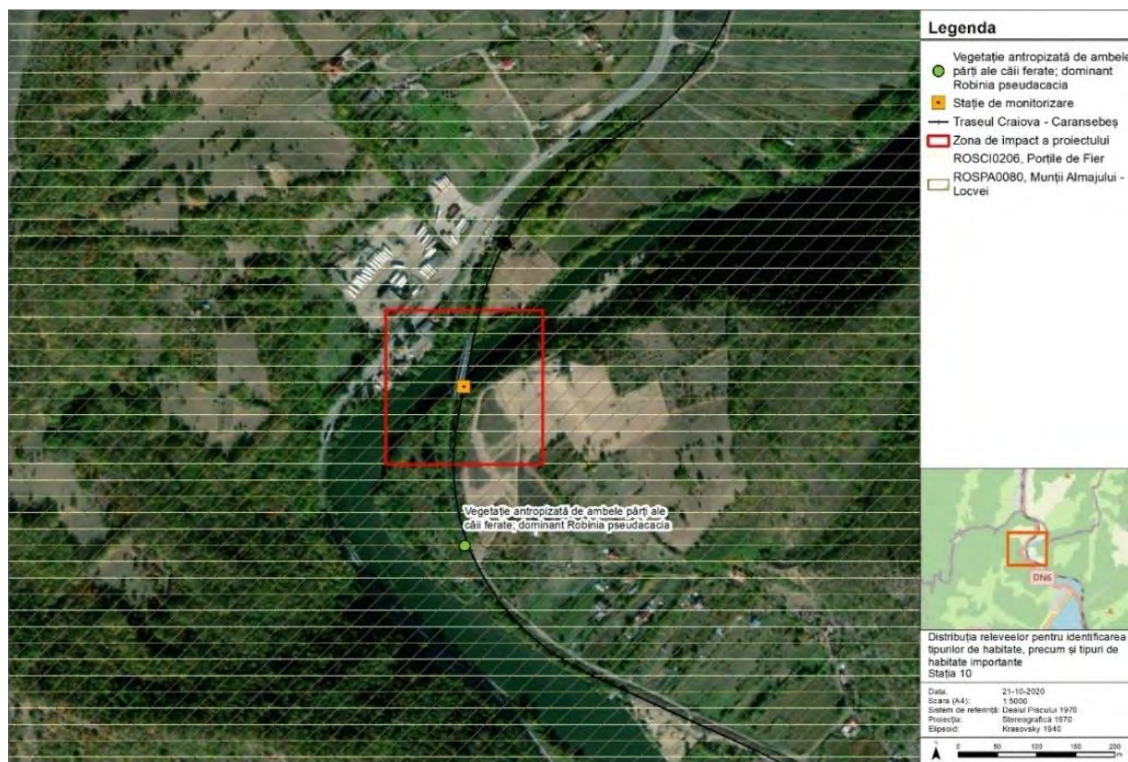


Figura 42. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 26. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat

Relevu 1
<i>Ambrosia artemisiifolia</i>
<i>Cerasus avium</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Euphorbia cyparissias</i>
<i>Melilotus albus</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Rubus caesius</i>
<i>Ulmus glabra</i>
<i>Urtica dioica</i>



Foto 19. Vegetație dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*)

Stațiile 11 - 17 (km 370+500 - 385+500) - Figura 43 - Figura 49, Tabel 27 - Tabel 33

Sit Natura2000 intersectat

La acest nivel se suprapun limitele a trei situri Natura2000 și anume: ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și ROSPA0026 – Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier.

Categoriile de folosință a terenului

Zonă antropizată, terasament cale ferată, drum.

Tipuri de habitate și specii de floră (Foto 20 - Foto 25)

Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai puternic antropizat. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive. Comunități cu o compoziție mai apropiată de cea naturală au fost observate în zona stației 17 (aval de Gura Văii). Fitocenozele de la Gura Văii, spre exemplu, pe baza compoziției floristice, pot fi încadrate în asociația *Echinopo banatici-Quercetum pubescentis* Boșcaiu et al. 1971.



Figura 43. Distribuția relevelui și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 11



Figura 44. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 12



Figura 45. Distribuția releveului și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 13



Figura 46. Distribuția releveului și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 14



Figura 47. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 15



Figura 48. Distribuția releveului și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 16



Figura 49. Distribuția releveului și a principalelor tipuri de habitate identificate în cadrul stației 17

Tabel 27. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat în cadrul stației 11

Relevu 1
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Populus alba</i>
<i>Populus nigra</i>
<i>Prunus cerasifera</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Rosa canina</i>
<i>Rubus hirtus</i>

Tabel 28. Compoziția floristică din cadrul releveelor analizate în cadrul stației 12

Relevu 1	Relevu 2
<i>Ailanthus altissima</i>	<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Prunus cerasifera</i>
<i>Pinus nigra</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Populus tremula</i>	
<i>Quercus pubescens</i>	

Tabel 29. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat în cadrul stației 13

Relevu 1
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Fraxinus angustifolia</i>

<i>Malus domestica</i>
<i>Populus nigra</i>
<i>Prunus armeniaca</i>
<i>Prunus cerasifera</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Rosa canina</i>
<i>Ulmus glabra</i>

Tabel 30. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat în cadrul stației 14

Relevu 1
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Populus nigra</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Prunus cerasifera</i>

Tabel 31. Compoziția floristică din cadrul releveelor analizate în cadrul stației 15

Relevu 1	Relevu 2
<i>Carpinus orientalis</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>
<i>Ulmus glabra</i>	<i>Melica ciliata</i>
<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Orlaya grandiflora</i>
<i>Prunus cerasifera</i>	<i>Xeranthemum annuum</i>
<i>Ailanthus altissima</i>	<i>Linaria vulgaris</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Teucrium chamaedrys</i>
<i>Prunus domestica</i>	<i>Eryngium campestre</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Centaurea micranthos</i>
<i>Rubus caesius</i>	<i>Teucrium polium</i>
<i>Rubus hirtus</i>	<i>Verbascum phlomoides</i>
<i>Portulaca oleracea</i>	<i>Medicago falcata</i>
<i>Chenopodium album</i>	<i>Cynosurus echinatus</i>
<i>Populus nigra</i>	<i>Vicia cracca</i>
<i>Tilia tomentosa</i>	<i>Hypericum perforatum</i>
<i>Impatiens parviflora</i>	<i>Festuca rupicola</i>
	<i>Ailanthus altissima</i>
	<i>Sanguisorba minor</i>

Tabel 32. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat în cadrul stației 16

Relevu 1
<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Crataegus monogyna</i>
<i>Fraxinus angustifolia</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Quercus pubescens</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Rosa canina</i>

Tabel 33. Compoziția floristică din cadrul releveului analizat în cadrul stației 17

Relevu 1
<i>Cotynus coggygria</i>
<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Quercus pubescens</i>
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Ulmus minor</i>



Foto 20. Aspect general al vegetației



Foto 21. Aspect general al vegetației



Foto 22. Fitocenoză dominată de *Quercus pubescens* și *Carpinus orientalis*, cu *Cotinus coggygria*



Foto 23. Versanți invadați de *Ailanthus altissima*



Foto 24. Versanți pe care se extinde *Ailanthus altissima*

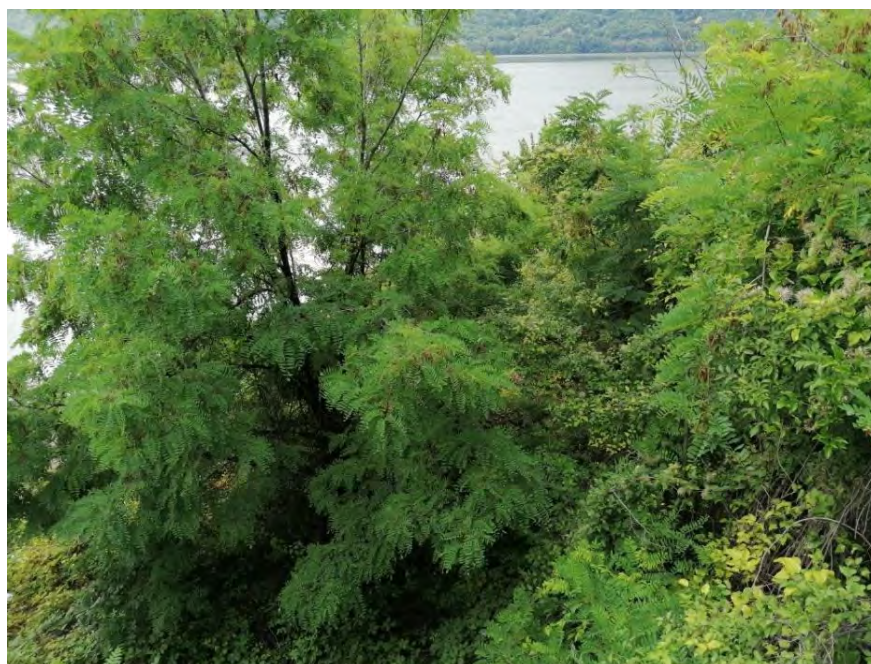


Foto 25. Versanți cu *Robinia pseudoacacia*

Stațiile 18 – 22 (466+000 – 304+000)

Sit Natura2000 intersectat

Aceste stații de monitorizare (Foto 26 - Foto 30) se află la limita siturilor Natura2000 ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca și ROSCI0366 – Râul Motru.

Categoriile de folosință a terenului

Terasament cale ferată, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră

În urma activităților de monitorizare (Foto 31 - Foto 34), pentru stațiile analizate nu au fost realizate evaluări privind vegetația, deoarece, zona este predominant acoperită de habitate agricole.



Foto 26. Aspectul amplasamentului stației 18



Foto 27. Aspectul amplasamentului stației 19



Foto 28. Aspectul amplasamentului stației 20



Foto 29. Aspectul amplasamentului stației 21



Foto 30. Aspectul amplasamentului stației 22



Foto 31. Activități de monitorizare în cadrul stației 18



Foto 32. Activități de monitorizare în cadrul stației 19



Foto 33. Activități de monitorizare în cadrul stației 21



Foto 34. Activități de monitorizare în cadrul stației 22

Stația 23 (km 350+000) – Figura 50, Tabel 34

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0420 – Oprănești.

Categoriile de folosință a terenului

Pajiște, zone forestiere.

Tipuri de habitate și specii de floră

Se prezintă sub aspectul unui mozaic de vegetație lemnoasă (parțial de origine antropică - se remarcă specia *Ailanthus altissima* - invazivă), cu pajiști. Zona este afectată de alunecări de teren și este utilizată pentru depozitarea ilegală a deșeurilor (Foto 35). În consecință, sunt prezente comunități nitrofile cu boz (*Sambucetum ebuli*

Felföldy 1942). Vegetația pajiștilor este dominată de fitocenozele cu iarbă bărboasă (*Botriochloëtum ischaemi* (Krist. 1937) Pop 1977), în care se instalează specii lemnoase (de ex. *Populus tremula*, *P. alba*) – Foto 36 și Foto 37, indicând caracterul secundar al acesteia acest fapt nefăcând posibilă încadrarea în tipul habitatului natural 6240. Fitocenozele cu arbori, localizate în proximitatea stației 23, sunt dominate de *Quercus cerris*, însă acestea nu vor fi afectate de construcția căii ferate.



Figura 50. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 34. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2		Relevu 3
<i>Ailanthus altissima</i>	<i>Achillea setacea</i>	<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Populus alba</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Rumex crispus</i>	<i>Fraxinus ornus</i>
<i>Populus tremula</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>	<i>Salvia pratensis</i>	<i>Quercus cerris</i>
<i>Sambucus ebulus</i>	<i>Centaurea phrygia</i>	<i>Sanguisorba minor</i>	
	<i>Cynodon dactylon</i>	<i>Taeniatherum caput-medusae</i>	
	<i>Daucus carota</i>	<i>Trifolium arvense</i>	
	<i>Dorycnium pentaphyllum</i>	<i>Verbascum phlomoides</i>	
	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Vulpia myuros</i>	
	<i>Galium verum</i>	<i>Xeranthemum cylindraceum</i>	



Foto 35. Depozitare ilegală de deșeuri



Foto 36. Pajiște cu *Botriochloa ischaemum*



Foto 37. Pajiște cu *Botriochloa ischaemum*, afectată de alunecări de teren și invadată de *Populus tremula*, *P. alba* etc.

Stația 24 (km 348+00) – Figura 51, Tabel 35

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0420 – Oprănești.

Categoriile de folosință a terenului

Pădure de foioase și pajiște.

Tipuri de habitate și specii de floră

Stația este situată în interiorul sitului ROSCI0420, în partea terminală a unui versant cu orientare NV-SE. Versantul este parțial împădurit, stația fiind localizată în partea terminală a pădurii, în zona în care banda forestieră se îngustează. Fitocenozele identificate de cer și gorun sunt antropizate ca urmare a tăierilor (ca rezultat, se constată existența unui strat juvenil consistent), dar și a pășunatului (la baza versantului este o stână) încât nu pot fi încadrate la habitate naturale de interes conservativ (Foto 38). Cel mai probabil, suprafața ocupată de pădure a fost în trecut mai mare, fiind vizibilă terasarea artificială a versantului orientat către drumul județean. Dat fiind faptul că au fost identificate exemplare de pomi fructiferi, presupunem că a fost o livadă, abandonată și transformată în pajiște (Foto 39).

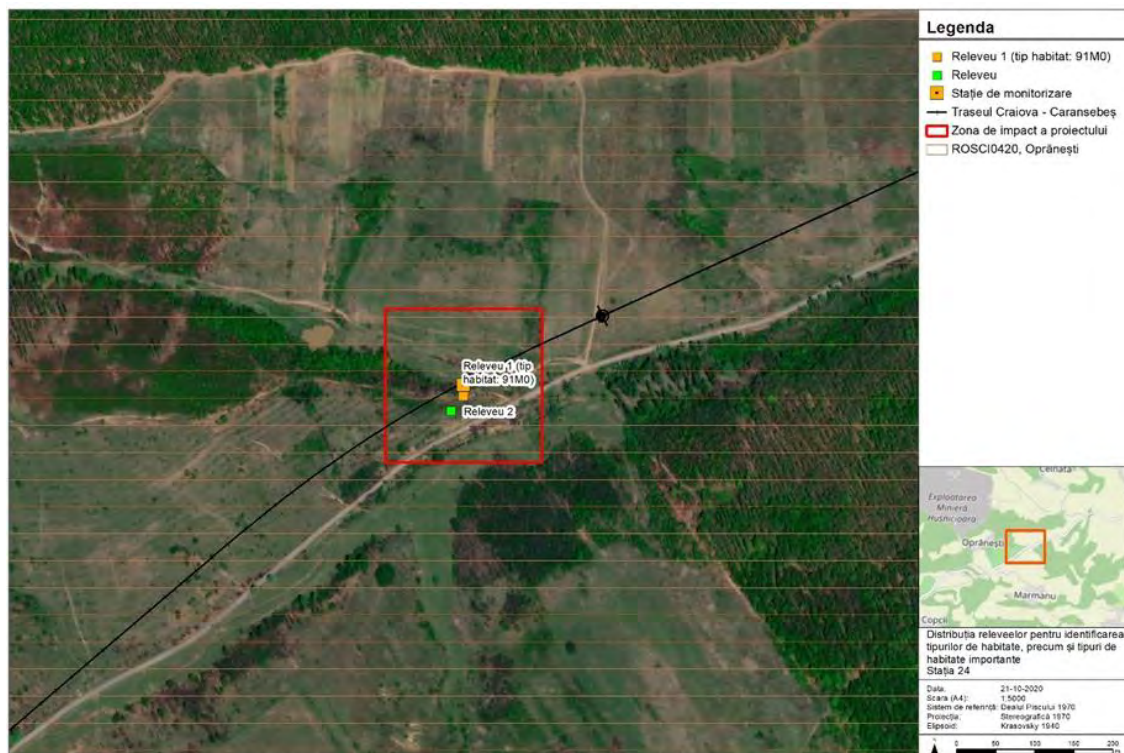


Figura 51. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 35. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	
<i>Acer tataricum</i>	<i>Acer tataricum (juv.)</i>	<i>Hypericum perforatum</i>
<i>Agrostemma githago</i>	<i>Achillea millefolium</i>	<i>Lathyrus tuberosus</i>
<i>Ballota nigra</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Populus alba (juv.)</i>
<i>Cerasus avium</i>	<i>Agrostis capillaris</i>	<i>Populus tremula</i>
<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Ballota nigra</i>	<i>Quercus cerris</i>
<i>Dactylis glomerata</i>	<i>Campanula patula</i>	<i>Quercus cerris (juv.)</i>
<i>Erigeron annuus</i>	<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Rubus idaeus</i>
<i>Festuca pratensis</i>	<i>Dorycnium pentaphyllum</i>	<i>Scabiosa ochroleuca</i>
<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Erigeron annuus</i>	<i>Thymus pulegioides</i>
<i>Poa pratensis</i>	<i>Galium verum</i>	<i>Trifolium arvense</i>
<i>Rubus caesius</i>	<i>Hieracium lactucella</i>	<i>Trifolium pratense</i>
<i>Quercus cerris</i>	<i>Hieracium pilosella</i>	<i>Ulmus minor</i>
<i>Quercus cerris (juv.)</i>	<i>Holcus lanatus</i>	



Foto 38. Imagine a versantului împădurit, către stână



Foto 39. Fostă livadă utilizată ca pajiște

Stația 25 (km 347+000) - Figura 52, Tabel 36

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0420
– Oprănești.

Categoriile de folosință a terenului

Pajiște, zonă forestieră.

Tipuri de habitate și specii de floră

Stația se află localizată pe teritoriul sitului ROSCI0420, conform formularului standard, habitatele de interes sunt reprezentate de habitatele forestiere. Suprafețele de pădure (dominate de *Quercus cerris*) sunt localizate la o distanță de minim 50 m față de suprafețele investigate (Foto 40). Acestea sunt reprezentate de pajiști cu caracter xerofil-mezoxerofil, cel mai probabil de origine secundară, dovadă fiind exemplarele de arbori diseminate și tufișuri. Pajiștile denotă un grad ridicat de perturbare antropică, urmare a apropierii de pădure și a activităților de extragere a materialului lemnos. Aceste suprafețe prezintă anumite elemente floristice ce fac parte din tipurile de habitate Natura2000 62C0, respectiv 6210, însă gradul de degradare și cele enumerate anterior împiedică încadrarea cu certitudine în aceste tipuri de habitate. Au fost observate suprafețe pe care s-a procedat la incendierea tufelor de *Prunus spinosa* (posibil pentru a menține pajiștea ca fâneță).



Figura 52. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 36. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
<i>Achillea millefolium</i>	<i>Achillea millefolium</i>	<i>Achillea millefolium</i>
<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>
<i>Arrhenatherum elatius</i>	<i>Agrostis capillaris</i>	<i>Centaurea phrygia</i>
<i>Centaurea micranthos</i>	<i>Calamagrostis arundinacea</i>	<i>Coronilla varia</i>
<i>Centaurea phrygia</i>	<i>Centaurea micranthos</i>	<i>Dorycnium pentaphyllum</i>
<i>Daucus carota</i>	<i>Centaurea phrygia</i>	<i>Elymus hispidus</i>
<i>Dorycnium pentaphyllum</i>	<i>Dorycnium pentaphyllum</i>	<i>Eryngium campestre</i>

<i>Festuca rubra</i>	<i>Erigeron annuus</i>	<i>Festuca rupicola</i>
<i>Festuca rupicola</i>	<i>Galium verum</i>	<i>Galium verum</i>
<i>Galium verum</i>	<i>Holcus lanatus</i>	<i>Genista tinctoria</i>
<i>Holcus lanatus</i>	<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Holcus lanatus</i>
<i>Hypericum perforatum</i>	<i>Melampyrum arvense</i>	<i>Inula ensifolia</i>
<i>Lathyrus niger</i>	<i>Prunus spinosa (juv.)</i>	<i>Lotus corniculatus</i>
<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Rubus caesius</i>	<i>Melampyrum arvense</i>
<i>Melampyrum arvense</i>	<i>Rubus idaeus</i>	<i>Plantago lanceolata</i>
<i>Quercus cerris</i>	<i>Senecio jacobea</i>	<i>Scabiosa ochroleuca</i>
<i>Quercus dalechampii</i>	<i>Veronica orchidea</i>	<i>Trifolium arvense</i>
<i>Rosa canina</i>		<i>Veronica orchidea</i>
<i>Rubus idaeus</i>		
<i>Rumex acetosella</i>		
<i>Salvia nemorosa</i>		
<i>Trifolium aureum</i>		
<i>Trifolium campestre</i>		
<i>Trifolium hybridum</i>		



Foto 40. Aspect general al pajiștii, cu arbuști diseminați (pădurea cu *Quercus sp.* este vizibilă în partea dreaptă a imaginii)

Stația 26 (km 311+000)

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita exterioară a sitului Natura2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele (Figura 53).

Categoriile de folosință a terenului

Terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră (Tabel 37)

Situată la limita localității Strehaia, zona prezintă influențe antropice evidente, majoritatea terenurilor fiind ocupate de culturi agricole. Pe o suprafață redusă a fost identificată o pajiște cu *Lolium perenne* și *Cynosurus cristatus* (asociația Lolio-Cynosuretum Br.-Bl. 1936 em Tx. 1937), folosită ca pășune. Pe marginea căii ferate este instalat un aliniament cu o lățime variabilă (2-5 m), dominat de porumbar (*Prunus spinosa*) și păducel (*Crataegus monogyna*) (asociația Pruno spinosae-Crataegetum Soó (1927) 1931) – Foto 41 și Foto 42. Dintre speciile potențial invazive, semnalăm: *Xanthium strumarium*, *Erigeron annuus*, *Amaranthus retroflexus*, instalate mai ales pe marginea căii ferate.



Figura 53. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 37. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3	Relevu 4
<i>Alopecurus pratensis</i>	<i>Achillea millefolium</i>	<i>Amaranthus retroflexus</i>	<i>Fraxinus angustifolia</i>
<i>Juncus effusus</i>	<i>Cichorium intybus</i>	<i>Aristolochia clematidis</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Juncus inflexus</i>	<i>Coronilla varia</i>	<i>Berteroa incana</i>	<i>Populus tremula</i>
<i>Lythrum salicaria</i>	<i>Cynodon dactylon</i>	<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Populus x canadensis</i>
<i>Mentha longifolia</i>	<i>Cynosurus cristatus</i>	<i>Cucubalus baccifer</i>	<i>Ulmus minor</i>
<i>Scirpus sylvaticus</i>	<i>Daucus carota</i>	<i>Daucus carota</i>	
<i>Xanthium strumarium</i>	<i>Elymus repens</i>	<i>Dipsacus fullonum</i>	
	<i>Erigeron annuus</i>	<i>Ligustrum vulgare</i>	
	<i>Festuca pratensis</i>	<i>Malus domestica</i>	
	<i>Inula germanica</i>	<i>Melilotus officinalis</i>	
	<i>Juncus inflexus</i>	<i>Prunus spinosa</i>	

<i>Lolium perenne</i>	<i>Rosa canina</i>	
<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Sonchus arvensis</i>	
<i>Lythrum virgatum</i>	<i>Tragopogon pratensis</i>	
<i>Mentha longifolia</i>		
<i>Mentha pulegium</i>		
<i>Ononis spinosa</i>		
<i>Plantago lanceolata</i>		
<i>Potentilla reptans</i>		
<i>Prunella vulgaris</i>		
<i>Trifolium campestre</i>		
<i>Trifolium pratense</i>		
<i>Trifolium repens</i>		
<i>Xanthium strumarium</i>		



Foto 41. În prim-plan - *Pruno spinosae-Crataegetum* Soó (1927) 1931; în plan secund - *Lolio-Cynosuretum* Br.-Bl. 1936 em Tx. 1937



Foto 42. *Pruno spinosae-Crataegetum* Soó (1927) 1931, de ambele părți ale căii ferate

Stația 27 (km 311+000 – 320+000)

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 43) se află la limita exterioară a sitului Natura2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele.

Categoriile de folosință a terenului

Terasament cale ferată, zonă forestieră.

Tipuri de habitate și specii de floră

Stația este asemănătoare stației 1, prezentând o vegetație heterogenă, cu numeroase elemente de origine antropică. Astfel, au fost identificate specii invazive precum: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia*.



Foto 43. Activități de monitorizare

Stația 28 (km 337+000) - Figura 54, Tabel 38

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în vecinătatea sitului Natura2000 ROSCI0432 – Prunișor, la o distanță de aprox. 400 m de acesta.

Categoriile de folosință a terenului

Terenuri agricole, vegetație arbustivă.

Tipuri de habitate și specii de floră (Foto 44)

În ansamblul său, zona este dominată de terenuri agricole. Suprafețele investigate, localizate pe malul unui pârâu având curgere nepermanentă, sunt caracterizate prin amestecul de vegetație de pajiști cu vegetație lemnoasă. Componenta heterogenă a fitocenozelor, determinată și de impactul antropic (proximitatea terenurilor cultivate, pășunat, prezența speciilor invazive - *Robinia pseudoacacia*), nu permite încadrarea cenotaxonomică a acestor comunități.



Figura 54. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 38. Compoziția floristică a relevelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2
<i>Acer tataricum</i>	<i>Acer tataricum</i>
<i>Achillea setacea</i>	<i>Aristolochia clematitis</i>
<i>Agrostis stolonifera</i>	<i>Agrostemma githago</i>
<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Crataegus monogyna</i>
<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Dactylis glomerata</i>
<i>Eryngium campestre</i>	<i>Echinops exaltatus</i>
<i>Euphorbia cyparissias</i>	<i>Elymus repens</i>
<i>Euphorbia esula</i>	<i>Knautia arvensis</i>
<i>Festuca pseudovina</i>	<i>Populus alba</i>
<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Prunus spinosa</i>
<i>Populus tremula</i>	<i>Pyrus pyraister</i>
<i>Prunus spinosa</i>	<i>Quercus cerris</i>
<i>Quercus cerris</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>	
<i>Setaria pumila</i>	
<i>Thymus pannonicus</i>	



Foto 44. Aspect general

Stația 29 (km 335+000)

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 45, Foto 46) se află în vecinătatea sitului Natura2000 ROSCI0432 – Prunișor, la o distanță de aprox. 400 m de acesta (Figura 55).

Categoriile de folosință a terenului

Pajiște, tufărișuri.

Tipuri de habitate și specii de floră (Tabel 39, Foto 47)

Vegetația este caracterizată prin alternanța de tufișuri cu pajiști. Tufișurile sunt formate din fitocenoze cu porumbar (*Prunus spinosa*) și păducel (*Crataegus monogyna*), aflate în diferite raporturi de codominanță. Aceste tufișuri au însă compoziția floristică naturală modificată, urmare a invaziei salcâmului (*Robinia pseudoacacia*). Cea mai mare parte a pajiștilor sunt dominate de comunitățile edificate de *Botriochloa ischaemum* (*Botriochloëtum ischaemi* (Krist. 1937) Pop 1977), aparținând habitatului 6240* - Pajiști stepice subpanonice. Pe suprafețe mult mai restrânse, adesea invadate de indivizi juvenili de porumbar și păducel, sunt și fitocenoze cu *Elymus hispidus* (*Elytrigietum hispidi* (Dihoru 1970) Popescu et Sanda 1988). Cel mai probabil, aceste pajiști (folosite pentru pășunatul vitelor) au origine secundară, fiind instalate pe locul unor foste păduri. O dovadă în acest sens ar putea fi unele suprafețe destul de reduse actualmente (300-500 m.p.), dominate de *Quercus cerris*. Situl investigat se remarcă prin prezența speciei *Acanthus balcanicus*.

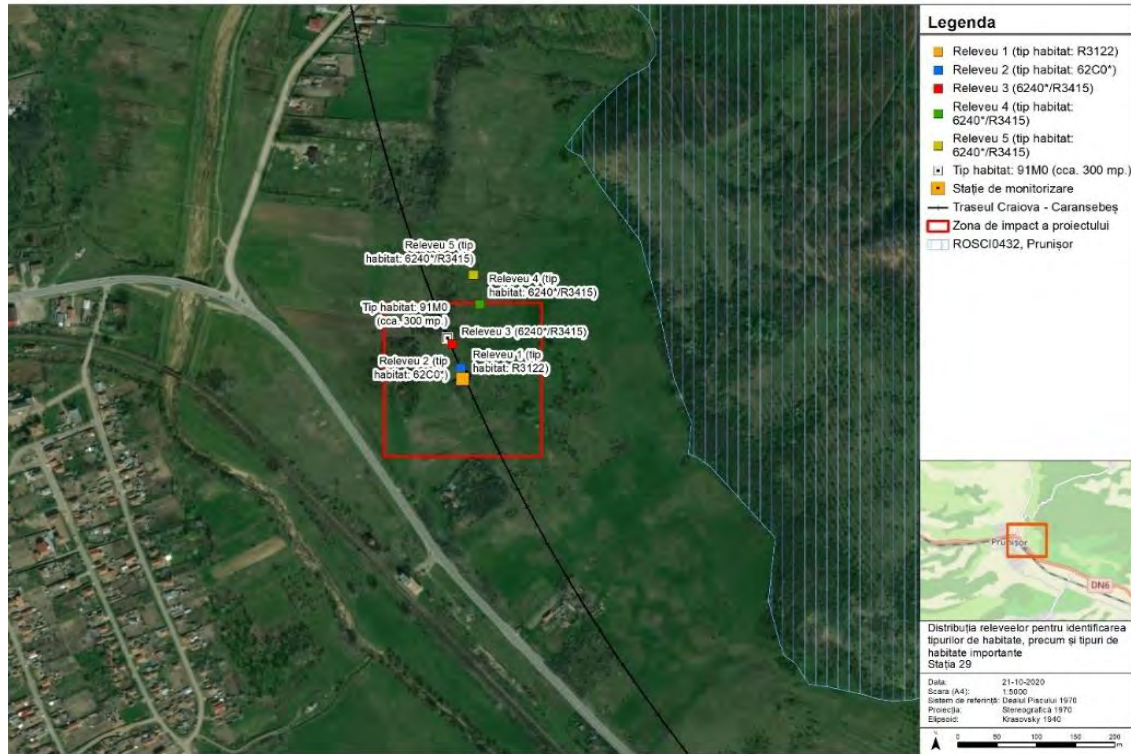


Figura 55. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 39. Compoziția floristică a relevelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3	Relevu 4	Relevu 5
<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Achillea setacea</i>	<i>Acanthus balcanicus</i>	<i>Achillea setacea</i>	<i>Achillea setacea</i>
<i>Prunus spinosa</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Acer campestre</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>
<i>Rosa canina</i>	<i>Allium rotundum</i>	<i>Acer tataricum</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>
<i>Pyrus pyraster</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>	<i>Achillea setacea</i>	<i>Carduus acanthoides</i>	<i>Cichorium intybus</i>
<i>Ulmus minor</i>	<i>Cichorium intybus</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Carthamus lanatus</i>	<i>Cruciata laevipes</i>
	<i>Cirsium arvense</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>	<i>Cichorium intybus</i>	<i>Cynodon dactylon</i>
	<i>Convolvulus arvensis</i>	<i>Centaurea phrygia</i>	<i>Cynosurus echinatus</i>	<i>Cynosurus echinatus</i>
	<i>Crataegus monogyna (juv.)</i>	<i>Cornus sanguinea</i>	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Eryngium campestre</i>
	<i>Daucus carota</i>	<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Festuca pseudovina</i>	<i>Festuca valesiaca</i>
	<i>Elymus hispidus</i>	<i>Cruciata glabra</i>	<i>Festuca valesiaca</i>	<i>Galium verum</i>
	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Elymus hispidus</i>	<i>Galium verum</i>	<i>Lotus corniculatus</i>
	<i>Festuca pratensis</i>	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Koeleria macrantha</i>	<i>Medicago falcata</i>
	<i>Fragaria viridis</i>	<i>Filipendula vulgaris</i>	<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Plantago lanceolata</i>
	<i>Galium verum</i>	<i>Fragaria viridis</i>	<i>Medicago falcata</i>	<i>Sanguisorba minor</i>
	<i>Inula ensifolia</i>	<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Ononis spinosa</i>	<i>Taeniatherum caput-medusae</i>

	<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Galium verum</i>	<i>Plantago lanceolata</i>	<i>Teucrium chamaedrys</i>
	<i>Medicago falcata</i>	<i>Helleborus odorus</i>	<i>Taeniatherum caput-medusae</i>	<i>Thymus pannonicus</i>
	<i>Muscari comosum</i>	<i>Knautia arvensis</i>	<i>Teucrium chamaedrys</i>	<i>Tragopogon pratensis</i>
	<i>Ononis spinosa</i>	<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Thymus pannonicus</i>	<i>Trifolium arvense</i>
	<i>Plantago lanceolata</i>	<i>Muscari comosum</i>	<i>Xeranthemum cylindraceum</i>	
	<i>Prunus spinosa (juv.)</i>	<i>Ononis spinosa</i>		
	<i>Pyrus pyraster (juv.)</i>	<i>Plantago lanceolata</i>		
	<i>Rosa canina</i>	<i>Prunus spinosa</i>		
	<i>Sambucus ebulus</i>	<i>Pyrus pyraster</i>		
	<i>Stachys officinalis</i>	<i>Quercus cerris</i>		
	<i>Tragopogon pratensis</i>	<i>Rosa canina</i>		
	<i>Xeranthemum cylindraceum</i>	<i>Salvia pratensis</i>		
		<i>Sanguisorba minor</i>		
		<i>Stachys officinalis</i>		
		<i>Trifolium pratense</i>		
		<i>Ulmus minor</i>		
		<i>Vincetoxicum hirundinaria</i>		



Foto 45. Aspect amplasament



Foto 46. Aspect general, cu alternanța pajiști/tufișuri



Foto 47. Reminescențe ale vegetației forestiere dominate de *Quercus cerris*, înconjurate de pajiști

Stația 30 (km 332+000)

Sit Natura2000 intersectat

Această stație de monitorizare (Foto 48) se află în vecinătatea sitului Natura2000 ROSCI0432 – Prunișor, la o distanță de aprox. 300 m de acesta (Figura 56).

Categoriile de folosință a terenului

Terenuri agricole și zonă de luncă.

Tipuri de habitate și specii de floră (Tabel 40)

În cea mai mare parte, zona studiată este ocupată de terenuri agricole, de ambele părți ale căii ferate. Pe marginea terasamentului sunt instalate comunități de plante nitrofile, dominate de boz (*Sambucetum ebuli* Felföldy 1942) și cucută (*Conietum maculati* I. Pop 1968) – Foto 49. Pe malul pârâului este instalat un zăvoi cu salcie și plop alb (*Salici-Populetum* Meijer-Drees 1936), însă cu o compoziție floristică puternic denaturată ca urmare a invaziei salcâmului (Foto 50).



Figura 56. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 40. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Clematis vitalba</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Conium maculatum</i>	<i>Cornus sanguinea</i>
<i>Laserpitium latifolium</i>	<i>Rubus caesius</i>	<i>Humulus lupulus</i>
<i>Melilotus officinalis</i>		<i>Juglans regia</i>
<i>Prunus spinosa</i>		<i>Melilotus officinalis</i>
<i>Rubus caesius</i>		<i>Populus alba</i>
<i>Sambucus ebulus</i>		<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Sonchus arvensis</i>		<i>Salix alba</i>
<i>Tanacetum vulgare</i>		<i>Salix caprea</i>



Foto 48. Aspect amplasament



Foto 49. Fitocenoză cu cucută (*Conium maculatum*)



Foto 50. Zăvoi de luncă cu *Salix alba* și *Populus alba*, denaturat prin invadare de către salcâm (*Robinia pseudoacacia*); în prim plan - fitocenoză cu boz (*Sambucus ebulus*)

În Tabel 41 este prezentat conspectul taxonomic al florei și vegetației identificate, cu evidențierea speciilor alohtone/invazive și a caracteristicilor de localizare și afectare a habitatelor naturale.

Tabel 41. Conspectul taxonomic al florei și vegetației identificate cu evidențierea speciilor alohtone/invazive

Specia	Categorie (autohton -A invaziv -I)	Localizare (specii invazive)	Tip habitat	Grad afectare cu specii invazive (%) coform releveelor fitocenologice	Distanța față de cele mai apropiate habitate de interes comunitar
<i>Acanthus balcanicus</i>	A	-	-	-	-
<i>Achillea setacea</i>	A	-	-	-	-
<i>Achillea millefolium</i>	A	-	-	-	-
<i>Acer campestre</i>	A	-	-	-	-
<i>Acer tataricum</i>	A	-	-	-	-
<i>Agrimonia eupatoria</i>	A	-	-	-	-
<i>Agrostemma githago</i>	A	-	-	-	-
<i>Agrostis capillaris</i>	A	-	-	-	-
<i>Agrostis stolonifera</i>	A	-	-	-	-
<i>Ailanthus altissima</i>	I	Stația 27 320+000	Vegetație afectată antropic Pajiște/Pădure	35	Limita exterioară sit ROSCI0405
		Stația 23 350+000	Pajiște/Pădure	10	Interior sit ROSCI0420
		Stații 11-17 370+500-385+500	Antropizat, terasament cale ferată,	60	Suprapunere ROSPA 0080,

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

			drum.	35	0026 și ROSCI0206
			Stația 1 405+500		Gară, pădure, terasament cf.
<i>Alliaria petiolata</i>	A	-	-	-	-
<i>Allium rotundum</i>	A	-	-	-	-
<i>Alopecurus pratensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Alnus glutinosa</i>	A	-	-	-	-
<i>Amaranthus retroflexus</i>	I	Stația 26 311+000	agricol	25	Limita exterioară sit ROSCI0405
<i>Ambrosia artemisiifolia</i>	I	Stația 4 291+000	Plantație salcâm	80	Interior sit ROSCI0045
		Stația 10 391+000	Riparian, agricol	30	Interior sit ROSCI0206 și ROSPA 0080
<i>Amorpha fruticosa</i>	I	Stația 5 277+000	Plantație salcâm și glădiță, luncă și agricol	80	Interior sit ROSCI0045
		Stația 4 291+000	Plantație salcâm	80	Interior sit ROSCI0045
<i>Anagallis arvensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Anchusa azurea</i>	A	-	-	-	-
<i>Anthriscus sylvestris</i>	A	-	-	-	-
<i>Aristolochia clematitis</i>	A	-	-	-	-
<i>Arrhenatherum elatius</i>	A	-	-	-	-
<i>Artemisia austriaca</i>	A	-	-	-	-
<i>Artemisia vulgaris</i>	A	-	-	-	-
<i>Arum orientale</i>	A	-	-	-	-
<i>Astragalus onobrichys</i>	A	-	-	-	-
<i>Ballota nigra</i>	A	-	-	-	-
<i>Berteroa incana</i>	A	-	-	-	-
<i>Botriochloa ischaemum</i>	A	-	-	-	-
<i>Brachypodium sylvaticum</i>	A	-	-	-	-
<i>Bromus sterilis</i>	A	-	-	-	-
<i>Bromus tectorum</i>	A	-	-	-	-
<i>Calamagrostis arundinacea</i>	A	-	-	-	-
<i>Calystegia sepium</i>	A	-	-	-	-
<i>Campanula patula</i>	A	-	-	-	-
<i>Capsella bursa-pastoris</i>	A	-	-	-	-
<i>Carduus acanthoides</i>	A	-	-	-	-
<i>Carex sylvatica</i>	A	-	-	-	-
<i>Carpinus betulus</i>	A	-	-	-	-
<i>Carpinus orientalis</i>	A	-	-	-	-
<i>Carthamus lanatus</i>	A	-	-	-	-
<i>Centaurea jurineifolia</i>	A	-	-	-	-
<i>Centaurea micranthos</i>	A	-	-	-	-
<i>Centaurea phrygia</i>	A	-	-	-	-
<i>Cerasus avium</i>	A	-	-	-	-
<i>Chelidonium majus</i>	A	-	-	-	-
<i>Chenopodium album</i>	A	-	-	-	-
<i>Chrysopogon gryllus</i>	A	-	-	-	-
<i>Cichorium intybus</i>	A	-	-	-	-
<i>Cirsium arvense</i>	A	-	-	-	-
<i>Clematis vitalba</i>	A	-	-	-	-
<i>Conium maculatum</i>	A	-	-	-	-
<i>Convallaria majalis</i>	A	-	-	-	-
<i>Convolvulus arvensis</i>	A	-	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

<i>Coronilla varia</i>	A	-	-	-	-
<i>Cotynus coggygria</i>	A	-	-	-	-
<i>Corylus avellana</i>	A	-	-	-	-
<i>Cornus sanguinea</i>	A	-	-	-	-
<i>Crataegus monogyna</i>	A	-	-	-	-
<i>Cruciata glabra</i>	A	-	-	-	-
<i>Cruciata laevipes</i>	A	-	-	-	-
<i>Cucubalus baccifer</i>	A	-	-	-	-
<i>Cynodon dactylon</i>	A	-	-	-	-
<i>Cynosurus cristatus</i>	A	-	-	-	-
<i>Cynosurus echinatus</i>	A	-	-	-	-
<i>Dactylis glomerata</i>	A	-	-	-	-
<i>Daucus carota</i>	A	-	-	-	-
<i>Dioscorea communis</i>	A	-	-	-	-
<i>Dorycnium pentaphyllum</i>	A	-	-	-	-
<i>Dipsacus fullonum</i>	A	-	-	-	-
<i>Echinops exaltatus</i>	A	-	-	-	-
<i>Elymus hispidus</i>	A	-	-	-	-
<i>Elymus repens</i>	A	-	-	-	-
<i>Epipactis helleborine</i>	A	-	-	-	-
<i>Epipactis purpurata</i>	A	-	-	-	-
<i>Equisetum ramosissimum</i>	A	-	-	-	-
<i>Erigeron canadensis</i>	I	Stația 5 277+000	Plantație salcâm și glădiță, luncă și agricol	80	Interior sit ROSCI0045
<i>Erigeron annuus</i>	I	Stația 26 311+000	Agricol	25	Limita exterioară sit ROSCI0405
		Stația 24 347+000	Pădure/pajiște	30	Interior sit ROSCI0420
		Stația 24 348+000	Pădure/pajiște	30	Interior sit ROSCI0420
<i>Erodium cicutarium</i>	A	-	-	-	-
<i>Eryngium campestre</i>	A	-	-	-	-
<i>Euphorbia cyparissias</i>	A	-	-	-	-
<i>Euphorbia esula</i>	A	-	-	-	-
<i>Evonymus europaeus</i>	A	-	-	-	-
<i>Falcaria vulgaris</i>	A	-	-	-	-
<i>Festuca pratensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Festuca rubra</i>	A	-	-	-	-
<i>Festuca pseudovina</i>	A	-	-	-	-
<i>Festuca rupicola</i>	A	-	-	-	-
<i>Festuca valesiaca</i>	A	-	-	-	-
<i>Fragaria viridis</i>	A	-	-	-	-
<i>Fraxinus angustifolia</i>	A	-	-	-	-
<i>Fraxinus excelsior</i>	A	-	-	-	-
<i>Fraxinus ornus</i>	A	-	-	-	-
<i>Galium aparine</i>	A	-	-	-	-
<i>Galium odoratum</i>	A	-	-	-	-
<i>Galium verum</i>	A	-	-	-	-
<i>Genista tinctoria</i>	A	-	-	-	-
<i>Geranium robertianum</i>	A	-	-	-	-
<i>Geum urbanum</i>	A	-	-	-	-
<i>Glechoma hederacea</i>	A	-	-	-	-
<i>Glechoma hirsuta</i>	A	-	-	-	-
<i>Hedera helix</i>	A	-	-	-	-
<i>Helleborus odorus</i>	A	-	-	-	-
<i>Hieracium lactucella</i>	A	-	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

<i>Hieracium pilosella</i>	A	-	-	-	-
<i>Holcus lanatus</i>	A	-	-	-	-
<i>Hypericum perforatum</i>	A	-	-	-	-
<i>Humulus lupulus</i>	A	-	-	-	-
<i>Impatiens parviflora</i>	I	Stația 15 381+000	Antropizat, terasament cf, drum	60	Suprapunere limită situri ROSCI0206, ROSPA0080 și 0026
<i>Inula ensifolia</i>	A	-	-	-	-
<i>Inula germanica</i>	A	-	-	-	-
<i>Juglans regia</i>	A	-	-	-	-
<i>Juncus effusus</i>	A	-	-	-	-
<i>Juncus inflexus</i>	A	-	-	-	-
<i>Koeleria macrantha</i>	A	-	-	-	-
<i>Knautia arvensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Laserpitium latifolium</i>	A	-	-	-	-
<i>Lathyrus tuberosus</i>	A	-	-	-	-
<i>Lathyrus niger</i>	A	-	-	-	-
<i>Lathyrus vernus</i>	A	-	-	-	-
<i>Lepidium ruderale</i>	A	-	-	-	-
<i>Ligustrum vulgare</i>	A	-	-	-	-
<i>Lilium martagon</i>	A	-	-	-	-
<i>Linaria vulgaris</i>	A	-	-	-	-
<i>Lolium perenne</i>	A	-	-	-	-
<i>Lotus corniculatus</i>	A	-	-	-	-
<i>Lythrum salicaria</i>	A	-	-	-	-
<i>Lythrum virgatum</i>	A	-	-	-	-
<i>Malus domestica</i>	A	-	-	-	-
<i>Medicago falcata</i>	A	-	-	-	-
<i>Medicago lupulina</i>	A	-	-	-	-
<i>Mentha longifolia</i>	A	-	-	-	-
<i>Mentha pulegium</i>	A	-	-	-	-
<i>Melampyrum arvense</i>	A	-	-	-	-
<i>Melica ciliata</i>	A	-	-	-	-
<i>Melica uniflora</i>	A	-	-	-	-
<i>Melilotus officinalis</i>	A	-	-	-	-
<i>Morus alba</i>	I	Stația 5 277+000	Plantație salcâm și glădiță, luncă și agricol	80	Interior sit ROSCI0045
		Stația 4 291+000	Plantație salcâm	80	Interior sit ROSCI0045
<i>Muscari comosum</i>	A	-	-	-	-
<i>Ononis spinosa</i>	A	-	-	-	-
<i>Orlaya grandiflora</i>	A	-	-	-	-
<i>Papaver dubium</i>	A	-	-	-	-
<i>Parthenocissus quinquefolia</i>	I	Stația 27 320+000	Terasament cf., pădure	35	Limita exterioară sit ROSCI0405
		Stația 1 405+500	Gară, terasament cf., Pădure	35	Interior sit ROSCI0069
<i>Phytolaca americana</i>	I	Stația 27 320+000	Terasament cf., pădure	35	Limita exterioară sit ROSCI0405
		Stația 1 405+500	Gară, terasament cf.,	35	Interior sit ROSCI0069

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

			Pădure		
<i>Pinus nigra</i>	A	-	-	-	-
<i>Plantago lanceolata</i>	A	-	-	-	-
<i>Poa annua</i>	A	-	-	-	-
<i>Poa bulbosa</i>	A	-	-	-	-
<i>Poa pratensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Polygonatum odoratum</i>	A	-	-	-	-
<i>Populus alba</i>	A	-	-	-	-
<i>Populus x canadensis</i>	I	Stația 26 311+000	agricol	25	Limita exterioară sit ROSCI0405
<i>Populus nigra</i>	A	-	-	-	-
<i>Populus tremula</i>	A	-	-	-	-
<i>Portulaca oleracea</i>	A	-	-	-	-
<i>Potentilla reptans</i>	A	-	-	-	-
<i>Prunella vulgaris</i>	A	-	-	-	-
<i>Prunus armeniaca</i>	A	-	-	-	-
<i>Prunus cerasifera</i>	I	Stația 11- 17 370+500- 385+500	Antropizat, terasament cf, drum	60	Suprapunere limită situri ROSCI0206, ROSPA0080 și 0026
		Stația 9 392+000	Pădure, agricol	10	Interior sit ROSCI0206 și ROSPA0080
<i>Prunus domestica</i>	A	-	-	-	-
<i>Prunus spinosa</i>	A	-	-	-	-
<i>Pulmonaria officinalis</i>	A	-	-	-	-
<i>Pyrus pyrastrer</i>	A	-	-	-	-
<i>Quercus cerris</i>	A	-	-	-	-
<i>Quercus dalechampii</i>	A	-	-	-	-
<i>Quercus pubescens</i>	A	-	-	-	-
<i>Reynoutria japonica</i>	I	Stația 7 446+000	Pădure	10	Interior sit ROSCI0284
<i>Robinia pseudoacacia</i>	I	Stația 5 277+000	Plantație salcâm și glădiță, luncă și agricol	80	Interior sit ROSCI0045
		Stația 4 291+000	Plantație salcâm	80	Interior sit ROSCI0045
		Stația 26 311+000	Agricol	25	
		Stația 27 320+000	Terasament cf, Pădure	35	Limita exterioară sit ROSCI0405
		Stația 30 332+000	Agricol, Luncă	30	300 m de ROSCI0432
		Stația 29 335+000	Pajiște, tufărișuri	20	400 m de ROSCI0432
		Stații 11- 17 370+500- 385+500	Antropizat Terasament cf, drumuri	60	Suprapunere limită situri ROSCI0206, ROSPA0080 și 0026
		Stația 10 391+000	Riparian agricol	50	Interior sit ROSCI0206 și ROSPA0080
		Stația 9 392+000	Pădure, agricol	10	Interior sit ROSCI0206 și ROSPA0080

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		Stația 7 446+000	Pădure	10	Interior sit ROSCI0284
		Stația 6 447+000	Pădure	10	Interior sit ROSCI0284
<i>Rosa canina</i>	A	-	-	-	-
<i>Rubus caesius</i>	A	-	-	-	-
<i>Rubus hirtus</i>	A	-	-	-	-
<i>Rubus idaeus</i>	A	-	-	-	-
<i>Rumex acetosella</i>	A	-	-	-	-
<i>Rumex crispus</i>	A	-	-	-	-
<i>Salix alba</i>	A	-	-	-	-
<i>Salix caprea</i>	A	-	-	-	-
<i>Salvia nemorosa</i>	A	-	-	-	-
<i>Salvia pratensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Sambucus ebulus</i>	A	-	-	-	-
<i>Sambucus nigra</i>	A	-	-	-	-
<i>Sanguisorba minor</i>	A	-	-	-	-
<i>Scabiosa ochroleuca</i>	A	-	-	-	-
<i>Scirpus sylvaticus</i>	A	-	-	-	-
<i>Senecio jacobea</i>	A	-	-	-	-
<i>Setaria verticillata</i>	A	-	-	-	-
<i>Setaria pumila</i>	A	-	-	-	-
<i>Silene alba</i>	A	-	-	-	-
<i>Solanum nigrum</i>	A	-	-	-	-
<i>Sonchus arvensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Sonchus oleraceus</i>	A	-	-	-	-
<i>Sorbus torminalis (juv.)</i>	A	-	-	-	-
<i>Sorbus aucuparia (juv.)</i>	A	-	-	-	-
<i>Stachys officinalis</i>	A	-	-	-	-
<i>Syringa vulgaris</i>	A	-	-	-	-
<i>Taeniatherum caput-medusae</i>	A	-	-	-	-
<i>Tanacetum corymbosum</i>	A	-	-	-	-
<i>Tanacetum vulgare</i>	A	-	-	-	-
<i>Taraxacum officinale</i>	A	-	-	-	-
<i>Teucrium chamaedrys</i>	A	-	-	-	-
<i>Teucrium polium</i>	A	-	-	-	-
<i>Tilia tomentosa</i>	A	-	-	-	-
<i>Tragopogon pratensis</i>	A	-	-	-	-
<i>Thymus pannonicus</i>	A	-	-	-	-
<i>Thymus pulegioides</i>	A	-	-	-	-
<i>Trifolium arvense</i>	A	-	-	-	-
<i>Trifolium aureum</i>	A	-	-	-	-
<i>Trifolium campestre</i>	A	-	-	-	-
<i>Trifolium hybridum</i>	A	-	-	-	-
<i>Trifolium pratense</i>	A	-	-	-	-
<i>Trifolium repens</i>	A	-	-	-	-
<i>Ulmus glabra</i>	A	-	-	-	-
<i>Ulmus minor</i>	A	-	-	-	-
<i>Urtica dioica</i>	A	-	-	-	-
<i>Verbascum phlomoides</i>	A	-	-	-	-
<i>Veronica orchidea</i>	A	-	-	-	-
<i>Vicia cracca</i>	A	-	-	-	-
<i>Viola odorata</i>	A	-	-	-	-
<i>Vincetoxicum hirundinaria</i>	A	-	-	-	-
<i>Vulpia myuros</i>	A	-	-	-	-
<i>Xanthium strumarium</i>	I	Stația 26 311+000	Agricol	10	Limita exterioară sit ROSCI0405

<i>Xeranthemum annuum</i>	A	-	-	-	-
<i>Xeranthemum cylindraceum</i>	A	-	-	-	-

Nevertebrate (Tabel 42)

În urma sesiunilor de monitorizare (Foto 51), la nivelul amplasamentului au fost identificate 142 specii de nevertebrate. Dintre acestea, 5 specii prezintă importanță comunitară și anume: *Helix pomatia* (Foto 52), *Lucanus cervus* (Foto 53 - Foto 54), *Morimus funereus* (Foto 55), *Unio crassus* (Foto 56) și *Zerynthia polyxena*.

Speciile de nevertebrate de interes comunitar ce nu sunt listate în formularele standard ale ariilor naturale protejate analizate în prezentul studiu, dar au fost identificate în timpul monitorizărilor în teren în vecinătatea amplasamentului, sunt următoarele:

1. *Helix pomatia* (melcul de livadă) – observat în vecinătatea amplasamentului la km: 305+000, 335+000, 337+000, 401+000, 405+500, 466+000, 446+000.
2. *Zerynthia polixena* (fluturile mărului lupului) – observat în vecinătatea amplasamentului la km: 291+000, 305+000, 332+000, 401+000.

În cadrul monitorizării, a fost identificată și o specie invazivă de nevertebrate în vecinătatea amplasamentului, respectiv *Faxonius limosus* (racul dungat) - observat în vecinătatea amplasamentului, la km 392+000.

În Foto 57 - Foto 79 se prezintă alte specii de nevertebrate dintre cele observate pe amplasamentul analizat.

Tabel 42. Specii de nevertebrate identificate pe amplasamentul studiat

Nr. crt.	Specia	Familie	Ordin	Directiva Habitate	OUG nr. 57/2007	IUCN	Statut protector la nivel național	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (Km) pentru speciile de interes comunitar
1	<i>Acherontia atropos</i>	Erebidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
2	<i>Acrida ungarica</i>	Acrididae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
3	<i>Agriopsis marginaria</i>	Geometridae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
4	<i>Altica sp.</i>	Chrysomelidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
5	<i>Amara sp.</i>	Carabidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
6	<i>Amata phegea</i>	Erebidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
7	<i>Anisoplia sp.</i>	Scarabeidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
8	<i>Anodonta cygnea</i>	Unionidae	Unionoida	-	-	NT	-	-	-	-
9	<i>Apatura ilia</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
10	<i>Aphantopus hyperantus</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
11	<i>Apis mellifera</i>	Apidae	Hymenoptera	-	-	DD	-	-	-	-
12	<i>Aporia crataegi</i>	Pieridae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
13	<i>Argynnis addipe</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
14	<i>Argynnis aglaja</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
15	<i>Argynnis paphia</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
16	<i>Aricia agestis</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
17	<i>Blaps sp.</i>	Tenebrionidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
18	<i>Bombus sp.</i>	Apidae	Hymenoptera	-	-	LC	-	-	-	-
19	<i>Brenthis daphne</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	VU	-	-	-
20	<i>Brintesia circe</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
21	<i>Calliptamus italicus</i>	Acrididae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
22	<i>Calopteryx splendens</i>	Calopterygidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
23	<i>Calopteryx virgo</i>	Calopterygidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
24	<i>Capnodis tenebrionis</i>	Buprestidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
25	<i>Carcharodus alceae</i>	Hesperiidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
26	<i>Caucasotachea vindobonensis</i>	Helicidae	Stylommatophora	-	-	LC	-	-	-	-
27	<i>Celastrina argiolus</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
28	<i>Cerambyx scopolii</i>	Cerambycidae	Coleoptera	-	-	LC	-	-	-	-
29	<i>Cerocoma sp.</i>	Meloidae	Coleoptera	-	-	-	-	-	-	-
30	<i>Cetonia aurata</i>	Cetoniidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
31	<i>Chorthippus brunneus</i>	Acrididae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
32	<i>Chrysolina coeruleans</i>	Chrysomelidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
33	<i>Chrysolina herbacea</i>	Chrysomelidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
34	<i>Chrysolina latecincta</i>	Coleoptera	Chrysomelidae	-	-	NE	-	-	-	-
35	<i>Chrysolina sanguinolenta</i>	Chrysomelidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
36	<i>Chrysomela populi</i>	Chrysomelidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
37	<i>Coccinella septempunctata</i>	Coccinellidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
38	<i>Coenonympha arcania</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
39	<i>Coenonympha glycerion</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
40	<i>Coenonympha pamphilus</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Specia	Familie	Ordin	Directiva Habitare	OUG nr. 57/2007	IUCN	Statut protector la nivel național	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (Km) pentru speciile de interes comunitar
41	<i>Colias hyale</i>	Pieridae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
42	<i>Coreus marginatus</i>	Coreidae	Hemiptera	-	-	NE	-	-	-	-
43	<i>Cupido alcetas</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	EN	-	-	-
44	<i>Cupido argiades</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
45	<i>Cupido minimus</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
46	<i>Dasytes sp.</i>	Melyridae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
47	<i>Decticus verrucivorus</i>	Tettigoniidae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
48	<i>Diachromus germanus</i>	Carabidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
49	<i>Diplolepis rosae</i>	Cynipidae	Hymenoptera	-	-	-	-	-	-	-
50	<i>Dorcus parallelipipedus</i>	Lucanidae	Coleoptera	-	-	LC	-	-	-	-
51	<i>Enallagma cyathigerum</i>	Coenagrionidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
52	<i>Ephippiger ephippiger</i>	Tettigoniidae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
53	<i>Erynnis tages</i>	Hesperiidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
54	<i>Euclidia glyphica</i>	Noctuidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
55	<i>Eurydema sp.</i>	Pentatomidae	Hemiptera	-	-	NE	-	-	-	-
56	<i>Formica rufa</i>	Formicidae	Hymenoptera	-	-	NE	-	-	-	-
57	<i>Fruticicola fruticum</i>	Bradybaenidae	Stylommatophora	-	-	LC	-	-	-	-
58	<i>Gandaritis pyraliata</i>	Geometridae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
59	<i>Gerris sp.</i>	Gerridae	Hemiptera	-	-	NE	-	-	-	-
60	<i>Gnaptor spinimanus</i>	Tenebrionidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
61	<i>Graphosoma italicum</i>	Pentatomidae	Hemiptera	-	-	NE	-	-	-	-
62	<i>Hamearis lucina</i>	Riodinidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
63	<i>Harmonia axyridis</i>	Coccinellidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
64	<i>Harpalus sp.</i>	Carabidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
65	<i>Helix lucorum</i>	Helicidae	Stylommatophora	-	-	LC	-	-	-	-
66	<i>Helix pomatia</i>	Helicidae	Stylommatophora	Anexa 5	Anexa 5A	LC	-	-	-	-
67	<i>Hemipenthes velutina</i>	Bombyliidae	Diptera	-	-	NE	-	-	-	-
68	<i>Iphiclides podalirius</i>	Papilionidae	Lepidoptera	-	-	LC	VU	-	-	-
69	<i>Issoria lathonia</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
70	<i>Larinus sp.</i>	Curculionidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
71	<i>Lasiommata megera</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
72	<i>Leptotes pirithous</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	ER	-	-	-
73	<i>Lestes barbarus</i>	Lestidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
74	<i>Libelloides macaronius</i>	Ascalaphidae	Neuroptera	-	-	NE	-	-	-	-
75	<i>Libellula depressa</i>	Libellulidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
76	<i>Ligdia adustata</i>	Ulidiidae	Diptera	-	-	NE	-	-	-	-
77	<i>Lucanus cervus</i>	Lucanidae	Coleoptera	Anexa 2	Anexa 3, 4A	NT	-	ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0432	ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0432, ROSCI0284	347+000, 350+000, 370+500, 377+000, 381+000, 382+000, 383+000, 401+000, 466+000
78	<i>Lucilia sp.</i>	Calliphoridae	Diptera	-	-	NE	-	-	-	-
79	<i>Lycaena phlaeas</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
80	<i>Lycaena thersamon</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	VU	-	-	-
81	<i>Lymantria dispar</i>	Erebidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
82	<i>Lythria purpuraria</i>	Geometridae	Lepidoptera	-	-	NE	NT	-	-	-
83	<i>Macroglossum stellatarum</i>	Sphingidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
84	<i>Macrothylacia rubi</i>	Lasiocampidae	Lepidoptera	-	-	NE	NT	-	-	-
85	<i>Maniola jurtina</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
86	<i>Megaphyllum unilineatum</i>	Julidae	Julida	-	-	NE	-	-	-	-
87	<i>Megascolia maculata</i>	Scoliidae	Hymenoptera	-	-	-	-	-	-	-
88	<i>Melanargia galathea</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
89	<i>Melitaea didyma</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Specia	Familie	Ordin	Directiva Habitate	OUG nr. 57/2007	IUCN	Statut protector la nivel național	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (Km) pentru speciile de interes comunitar
90	<i>Melitaea phoebe</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
91	<i>Morimus funereus</i>	Cerambycidae	Coleoptera	Anexa 2	Anexa 3, 4A	VU	-	ROSCI0069, ROSCI0206	ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284	304+000, 347+000
92	<i>Musca domestica</i>	Muscidae	Diptera	-	-	NE	-	-	-	-
93	<i>Mylabris variabilis</i>	Meloidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
94	<i>Nepa cinerea</i>	Nepidae	Hemiptera	-	-	NE	-	-	-	-
95	<i>Neptis sappho</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	VU	-	-	-
96	<i>Ochlodes sylvanus</i>	Hesperiidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
97	<i>Ocyopus olens</i>	Staphylinidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
98	<i>Omocestus rufipes</i>	Acrididae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
99	<i>Onychogomphus forcipatus</i>	Gomphidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
100	<i>Oxythyrea funesta</i>	Cetoniidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
101	<i>Papilio machaon</i>	Papilionidae	Lepidoptera	-	-	LC	EN	-	-	-
102	<i>Pararge aegeria</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
103	<i>Pentodon bidens</i>	Dynastidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
104	<i>Pezotettix giornae</i>	Acrididae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
105	<i>Pholidoptera griseoptera</i>	Tettigoniidae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
106	<i>Pieris brassicae</i>	Pieridae	Lepidoptera	-	-	LC	VU	-	-	-
107	<i>Pieris rapae</i>	Pieridae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
108	<i>Platycnemis pennipes</i>	Platycnemididae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
109	<i>Plebejus argus</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
110	<i>Podonta sp.</i>	Tenebrionidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
111	<i>Polygonia c-album</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
112	<i>Polyommatus bellargus</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	NT	-	-	-
113	<i>Polyommatus icarus</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
114	<i>Polypogon tentacularia</i>	Erebidae	Lepidoptera	-	-	-	-	-	-	-
115	<i>Protaetia cuprea</i>	Scarabeidae	Coleoptera	-	-	-	-	-	-	-
116	<i>Pseudopanthera macularia</i>	Geometridae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
117	<i>Pyrgus malvae</i>	Hesperiidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
118	<i>Pyronia tithonus</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
119	<i>Pyrrhocoris apterus</i>	Pyrrhocoridae	Hemiptera	-	-	NE	-	-	-	-
120	<i>Pyrrhosoma nymphula</i>	Coenagrionidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
121	<i>Rhagonycha fulva</i>	Cantharidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
122	<i>Saturnia pavonia</i>	Saturniidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
123	<i>Sceliphron destillatorium</i>	Sphecidae	Hymenoptera	-	-	NE	-	-	-	-
124	<i>Scolitantides orion</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
125	<i>Sitochroa verticalis</i>	Crambidae	Lepidoptera	-	-	-	-	-	-	-
126	<i>Sphaerophoria scripta</i>	Syrphidae	Diptera	-	-	NE	-	-	-	-
127	<i>Stenurella septempunctata</i>	Cerambycidae	Coleoptera	-	-	NT	-	-	-	-
128	<i>Sympetrum striolatum</i>	Libellulidae	Odonata	-	-	LC	-	-	-	-
129	<i>Tettigonia viridissima</i>	Tettigoniidae	Orthoptera	-	-	LC	-	-	-	-
130	<i>Thecla betulae</i>	Lycaenidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
131	<i>Thyris fenestrella</i>	Thyrididae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-
132	<i>Tipula paludosa</i>	Tipulidae	Diptera	-	-	LC	-	-	-	-
133	<i>Trichodes apiarius</i>	Cleridae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
134	<i>Unio crassus</i>	Unionidae	Unionoida	Anexa 2, 4	Anexa 3	VU	-	ROSCI0206	ROSCI0206, ROSCI0284	304+000
135	<i>Vadonia sp.</i>	Cerambycidae	Coleoptera	-	-	NE	-	-	-	-
136	<i>Vanessa atalanta</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
137	<i>Vanessa cardui</i>	Nymphalidae	Lepidoptera	-	-	LC	-	-	-	-
138	<i>Vespa crabro</i>	Vespidae	Hymenoptera	-	-	NE	-	-	-	-
139	<i>Vespula germanica</i>	Vespidae	Hymenoptera	-	-	NE	-	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Specia	Familie	Ordin	Directiva Habitate	OUG nr. 57/2007	IUCN	Statut protector la nivel național	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (Km) pentru speciile de interes comunitar
140	<i>Xylocopa sp.</i>	Apidae	Hymenoptera	-	-	LC	-	-	-	-
141	<i>Zerynthia polyxena</i>	Papilionidae	Lepidoptera	Anexa 4	Anexa 4A	NE	EN	-	-	-
142	<i>Zygaena ephialtes</i>	Zygaenidae	Lepidoptera	-	-	NE	-	-	-	-



Foto 51. Parcurgerea de transecte pentru identificarea speciilor de nevertebrate



Foto 52. *Helix pomatia*



Foto 53. *Lucanus cervus* (femelă)



Foto 54. *Lucanus cervus* (mascul)

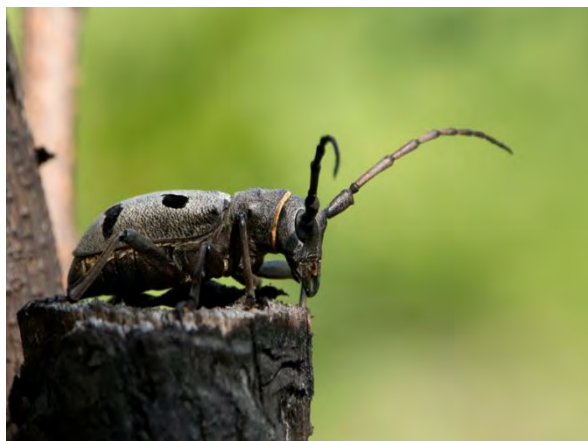


Foto 55. *Morimus funereus*



Foto 56. *Unio crassus*



Foto 57. *Argynnis paphia*



Foto 58. *Brintesia circe*



Foto 59. *Cerambyx scopolii*



Foto 60. *Cetonia aurata*



Foto 61. *Coenonympha arcania*



Foto 62. *Decticus verrucivorus*



Foto 63. *Diplolepis rosae*



Foto 64. *Dorcus parallelipedus*



Foto 65. *Graphosoma italicum*



Foto 66. *Gnaptor spinimanus*



Foto 67. *Iphiclides podalirius*



Foto 68. *Libelloides macaronius*



Foto 69. *Lycaena thersamon*



Foto 70. *Macroglossum stellatarum*



6.



Foto 71. *Maniola jurtina*



Foto 72. *Melitaea didyma*





Foto 73. *Ochlodes sylvanus*



Foto 74. *Platycnemis pennipes*



Foto 75. *Polygonia c-album*



Foto 76. *Polyommatus icarus*



Foto 77. *Pyronia tithonus*



Foto 78. *Scolitantides orion*



Foto 79. *Thecla betulae*

Ihtiofauna

În urma monitorizărilor au fost identificate 24 de specii de pești (Tabel 43). Dintre acestea, 8 specii sunt de interes comunitar, 5 fiind incluse în anexa II a Directivei Habitate, respectiv: *Barbus balcanicus*, *Cottus gobio*, *Rhodeus amarus* (*Rhodeus sericeus amarus*), *Romanogobio kesslerii* (*Gobio kessleri*), *Sabanejewia (aurata) balcanica* și 3 fiind regăsite în anexa V a aceleiași directive, respectiv: *Barbus barbus*, *Barbus petenyi* și *Thymallus thymallus*.

În cadrul zonei analizate au fost identificate și două specii alogene invazive în vecinătatea amplasamentului, respectiv: *Lepomis gibbosus* și *Pseudorasbora parva*.

Tabel 43. Specii de ihtiofaună identificate în cadrul amplasamentului studiat

Nr. crt.	Specia	Denumire populară	Familie	Ordin	Directiva Habitatare	OUG nr. 57/2007	IUCN	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare km
1.	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	Beldiță	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
2.	<i>Alburnus alburnus</i>	Oblete	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
3.	<i>Barbus balcanicus</i>	-	Cyprinidae	Cypriniformes	Anexa II	-	LC	ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0366, ROSCI0385	ROSCI0206, ROSCI0366, ROSCI0385	401+000, 405+000, 443+000
4.	<i>Barbus barbus</i>	Mreană	Cyprinidae	Cypriniformes	Anexa V	Anexa 5A	LC	-	ROSCI0045	291+000, 392+000
5.	<i>Barbus petenyi</i>	Moiogă	Cyprinidae	Cypriniformes	Anexa V	-	LC	-	-	291+000, 304+000, 305+000, 392+000
6.	<i>Blicca bjoerkna</i>	-	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
7.	<i>Carassius gibelio</i>	Caras	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
8.	<i>Chondrostoma nasus</i>	Scobar	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
9.	<i>Cottus gobio</i>	Zglăvoc	Cottidae	Scorpaeniformes	Anexa II	Anexa 3	LC	ROSCI0069, ROSCI0206	ROSCI0206, ROSCI0385	443+000
10.	<i>Leuciscus aspius</i>	Avat	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	NE	-	ROSCI0206	392+000
11.	<i>Leuciscus idus</i>	Văduviță	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
12.	<i>Lepomis gibbosus</i>	Biban-soare	Centrarchidae	Perciformes	-	-	NE	-	-	-
13.	<i>Neogobius melanostomus</i>	Strunghil	Gobiidae	Perciformes	-	-	LC	-	-	-
14.	<i>Phoxinus phoxinus</i>	Boiștean	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
15.	<i>Ponticola kessleri</i>	-	Gobiidae	Perciformes	-	-	LC	-	-	-
16.	<i>Proterorhinus semilunaris (marmoratus)</i>	Guvid de baltă	Gobiidae	Perciformes	-	Anexa 4B	LC	-	-	-
17.	<i>Pseudorasbora parva</i>	Murgoi bălțat	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	NE	-	-	-
18.	<i>Rhodeus amarus (Rhodeus sericeus amarus)</i>	Boarcă	Cyprinidae	Cypriniformes	Anexa II	Anexa 3	LC	ROSCI0045, ROSCI0206, ROSCI0366, ROSCI0385	ROSCI0045, ROSCI0206, ROSCI0366, ROSCI0385	304+000, 305+000
19.	<i>Romanogobio kessleri (Gobio kessleri)</i>	Petroc	Cyprinidae	Cypriniformes	Anexa II	Anexa 3	LC	ROSCI0366	ROSCI0366, ROSCI0385	305+000
20.	<i>Rutilus rutilus</i>	Babușcă	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
21.	<i>Sabanejewia (aurata) balcanica</i>	Dunarință	Cobitidae	Cypriniformes	Anexa II	Anexa 3	LC	ROSCI0069, ROSCI0366	ROSCI0366, ROSCI0385	291+000, 304+000, 305+000, 401+000, 405+500
22.	<i>Squalius cephalus</i>	Clean	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-
23.	<i>Thymallus thymallus</i>	Lipan	Salmonidae	Salmoniformes	Anexa V	Anexa 5A	LC	-	-	-
24.	<i>Vimba vimba</i>	Morunaș	Cyprinidae	Cypriniformes	-	-	LC	-	-	-

Studiul speciilor de ihtiofaună a fost efectuat la nivelul unor stații de inventariere în imediata vecinătate a amplasamentului, acolo unde sunt prezente habitate acvatice, pe care acesta le supratraversează sau cu care se învecinează lateral.

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 405+500 - (Figura 57)

Au fost identificate 5 specii de pești (Tabel 44), din care două specii listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de ihtiofaună a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate. Râul Belareca, amonte de confluența cu Cerna, s-a prezentat având un debit și transparentță normale la momentul studiului. Aluviunile crude dispuse în anumite porțiuni ale sectorului studiat au permis habitarea speciei cără (*Sabanejewia balcanica*) – Foto 80.

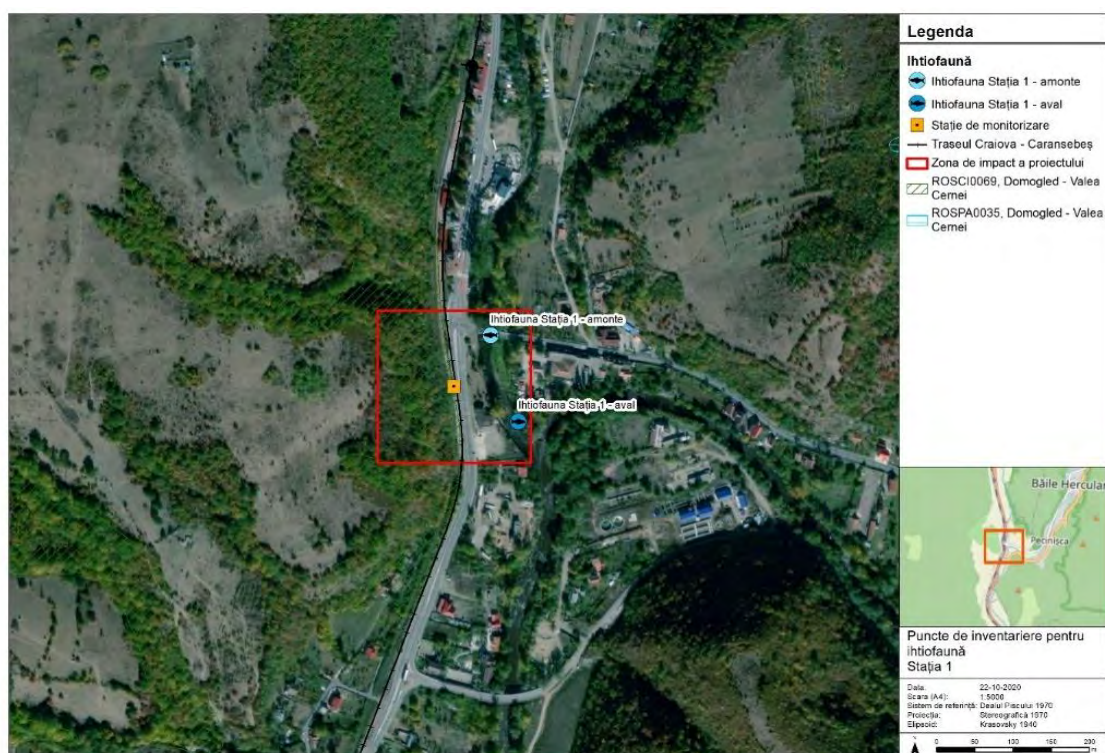


Figura 57. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 405+500

Tabel 44. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
1	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	49
2	<i>Barbus balcanicus</i>	106
3	<i>Gobio obtusirostris</i>	1
4	<i>Sabanejewia balcanica</i>	5
5	<i>Squalius cephalus</i>	25
Nr. specii: 5		Total: 186



Foto 80. *Sabanejewia balcanica* (Căra) identificată în cadrul studiului ihtiologic la km 405+500

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 401+000 (Figura 58)

La nivelul kilometrului 401+000, identificarea speciilor de ihtiofaună s-a realizat în râul Cerna (Foto 81). În timpul monitorizărilor, au fost identificate 4 specii de pești (Tabel 45), din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de ihtiofaună a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.

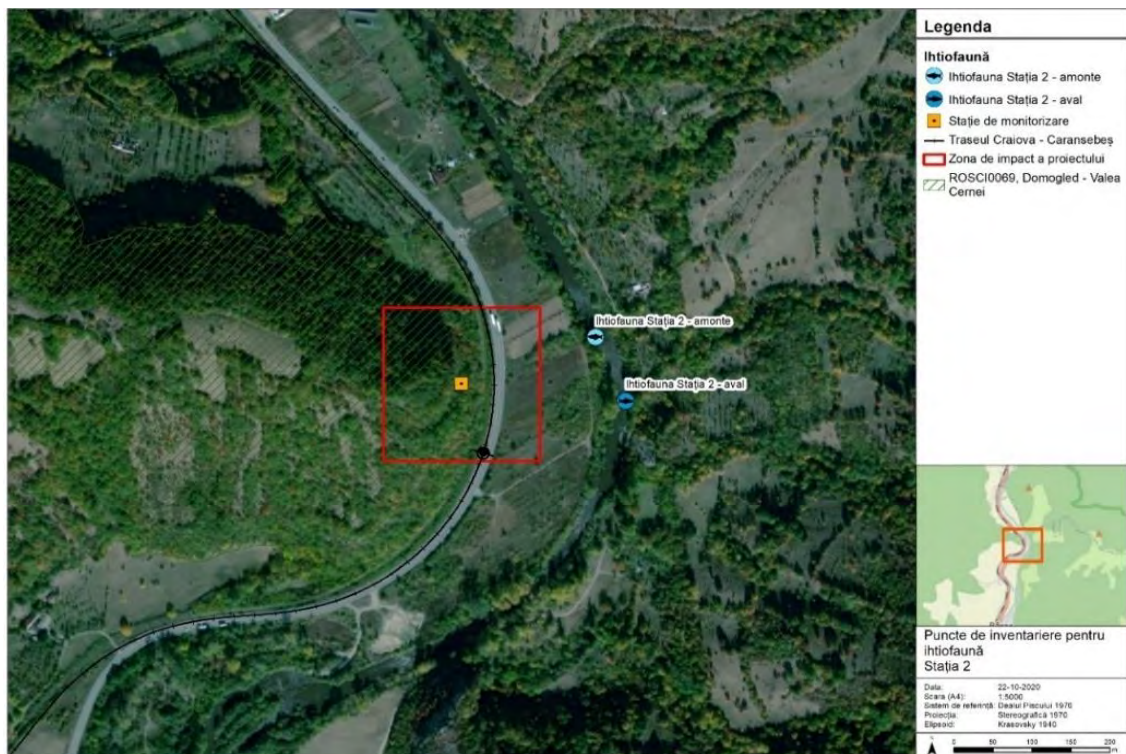


Figura 58. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 401+000



Foto 81. Aspectul râului Cerna la km 401+000

Tabel 45. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
1	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	38
2	<i>Barbus balcanicus</i>	74
3	<i>Sabanejewia balcanica</i>	22
4	<i>Squalius cephalus</i>	25
Nr. specii: 4		Total: 159

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 291+000 - (Figura 59)

Râul Jiu a reprezentat un corp acvatic colmatat, unde balastierele dispuse în albie periclitează viața acvatică, asupra majorității peștilor identificați fiind semnalate evidențe ale unor boli (Foto 82).

Au fost identificate 8 specii de pești (Tabel 46), din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de ihtiofaună a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.

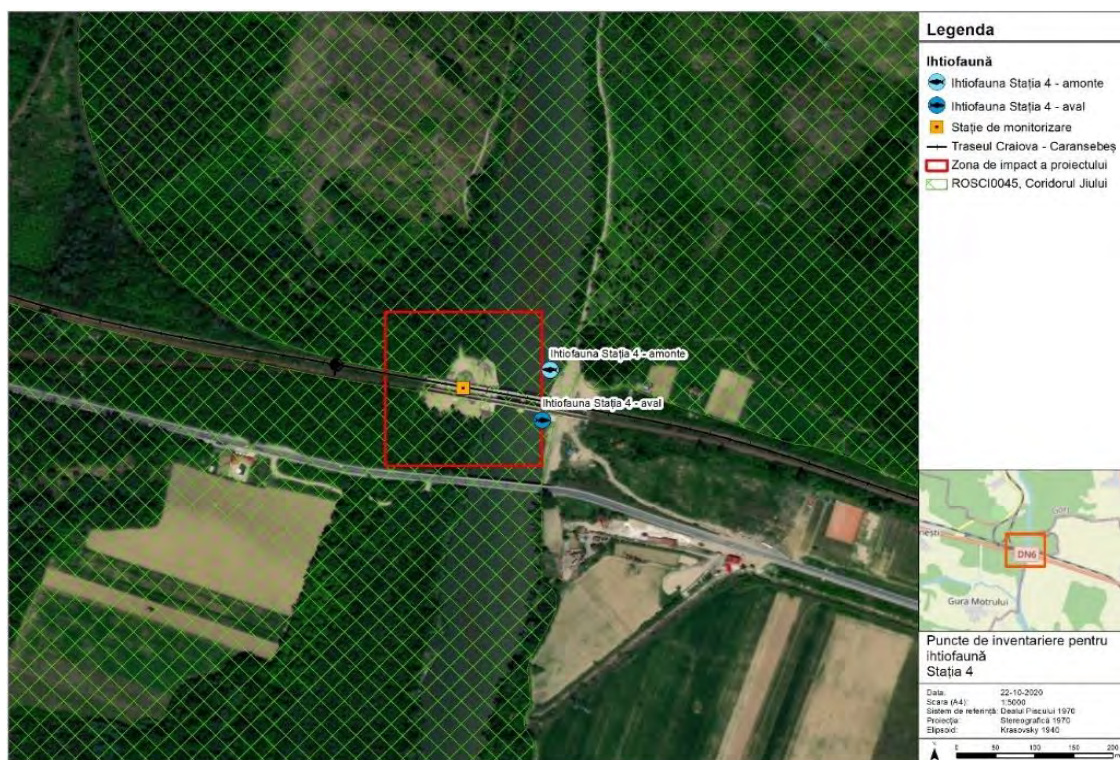


Figura 59. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 291+000



Foto 82. Aspectul râului Jiu la km 291+000

Tabel 46. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
1	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	1
2	<i>Alburnus alburnus</i>	1
3	<i>Barbus barbus</i>	9
4	<i>Barbus petenyi</i>	1
5	<i>Carassius gibelio</i>	1
6	<i>Pseudorasbora parva</i>	1
7	<i>Sabanejewia balcanica</i>	1

8	<i>Squalius cephalus</i>	7
Nr. specii: 8		Total: 22

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 392+000 - (Figura 60)

Speciile de pești identificate în cadrul stației 9 confirmă influența proximității Dunării, majoritatea fiind specifice fluviului (Foto 83).

Au fost identificate 11 specii de pești (Tabel 47), din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de ihtiofaună a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.



Figura 60. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 392+000



Foto 83. Aspectul râului Cerna la km 392+000

Tabel 47. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
1.	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	3
2.	<i>Alburnus alburnus</i>	82
3.	<i>Leuciscus aspius</i>	5
4.	<i>Barbus barbus</i>	1
5.	<i>Barbus petenyi</i>	12
6.	<i>Blicca bjoerkna</i>	1
7.	<i>Chondrostoma nasus</i>	7
8.	<i>Leuciscus idus</i>	2
9.	<i>Neogobius melanostomus</i>	8
10.	<i>Rutilus rutilus</i>	9
11.	<i>Vimba vimba</i>	3
Nr. specii: 11		Total: 133

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 391+000 – 370+500

Deoarece între stațiile 10-17 au fost observate numeroase similitudini atât din punct de vedere al structurii biotopului (Foto 84), cât și din punct de vedere al populației piscicole, acestea au fost abordate unitar (Figura 61). Au fost identificate 9 specii de ihtiofaună (Tabel 48), din care o specie este listată în Anexa 4B a OUG 57/2007, specie de interes național care necesită protecție strictă.



Foto 84. Tip de biotop caracteristic stațiilor 10-17

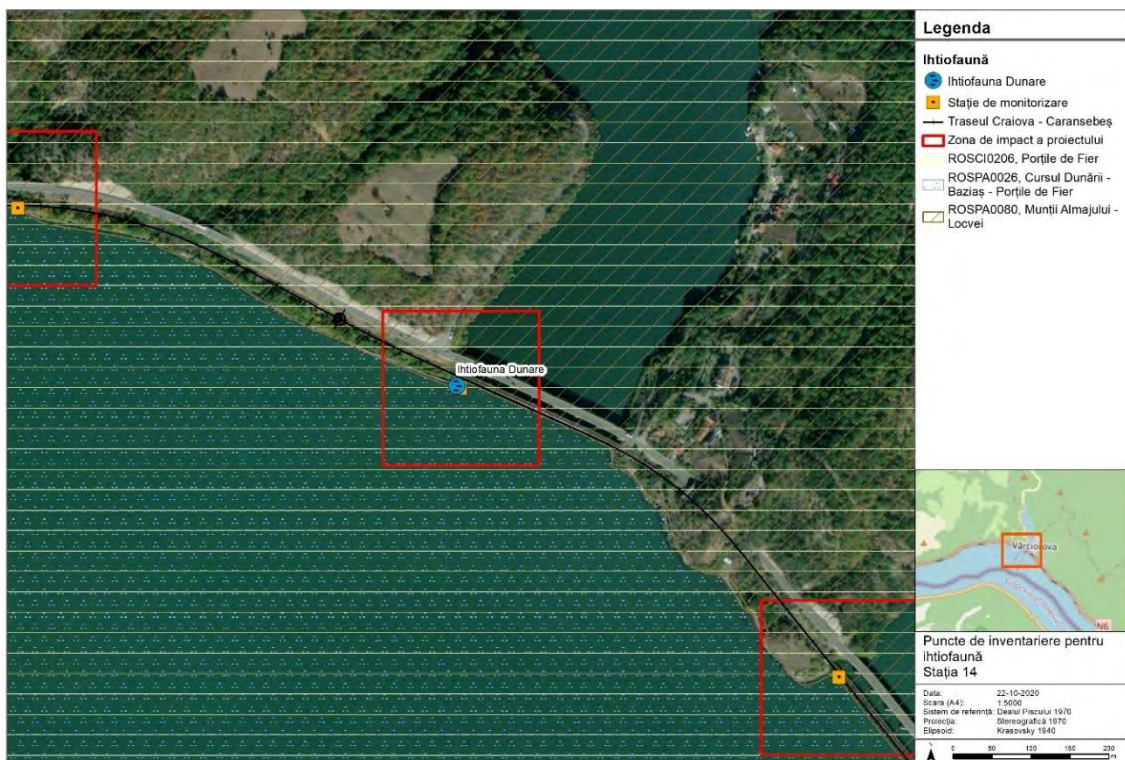


Figura 61. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 382+000

Tabel 48. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. Crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
1.	<i>Alburnus alburnus</i>	258
2.	<i>Chondrostoma nasus</i>	9

3.	<i>Lepomis gibbosus</i>	2
4.	<i>Leuciscus idus</i>	3
5.	<i>Neogobius melanostomus</i>	1
6.	<i>Ponticola kessleri</i>	3
7.	<i>Proterorhinus semilunaris</i>	1
8.	<i>Rutilus rutilus</i>	3
9.	<i>Squalius cephalus</i>	1
Nr. specii: 9		Total: 281

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 443+000 (Figura 62)

Râul Timiș s-a prezentat având un debit și transparență normale la momentul studiului (Foto 85). În timpul monitorizărilor, au fost identificate 5 specii de pești (Tabel 49), din care 3 specii sunt listate în Anexele II și V ale Directivei Habitate 92/43/EEC (Foto 86 și Foto 87).



Figura 62. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 443+000



Foto 85. Aspectul râului Timiș la km 443+000 (Teregova)

Tabel 49. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	4
	<i>Barbus balcanicus</i>	17
	<i>Cottus gobio</i>	3
	<i>Phoxinus phoxinus</i>	56
	<i>Thymallus thymallus</i>	1
	Nr. specii: 5	Total: 81



Foto 86. *Cottus gobio* (zglăvóc) identificat la km 443+000 Teregova



Foto 87. *Thymallus thymallus* (lipan) identificat la km 443+000 Teregova

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 305+000 - (Figura 63)

Râul Motru se prezintă având o albie nisipoasă, fiind un râu aflat într-o stare foarte apropiată de cea naturală, nefiind realizate amenajări antropice semnificative în vecinătatea sectorului studiat (Foto 88).

Au fost identificate 7 specii de pești (Tabel 50), din care 4 specii listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de ihtiofaună a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.



Figura 63. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 305+000

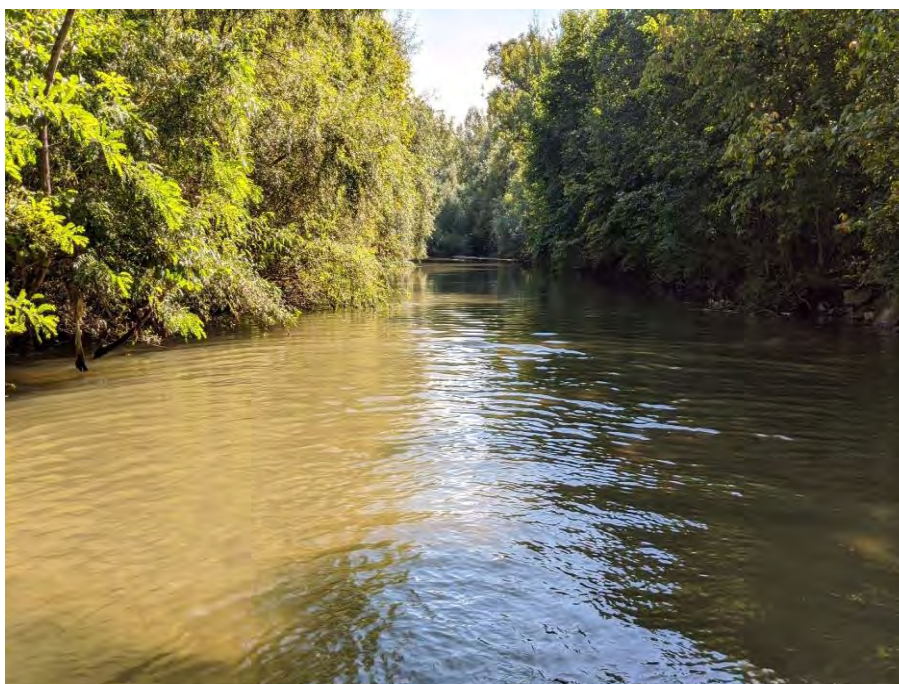


Foto 88. Aspectul râului Motru la km 305+000

Tabel 50. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare Identificate
1.	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	66
2.	<i>Alburnus alburnus</i>	102
3.	<i>Barbus petenyi</i>	21

4.	<i>Rhodeus amarus</i>	19
5.	<i>Romanogobio kesslerii</i>	6
6.	<i>Sabanejewia balcanica</i>	8
7.	<i>Squalius cephalus</i>	30
Nr. specii: 7		Total: 252

Studiul ihtiofaunei la nivelul km 304+000 - (Figura 64)

Sectorul studiat se află în vecinătatea unui prag care fragmentează râul (Foto 89). Deși bariera a fost prevăzută cu un pasaj de pești, acesta este ineficient fiind colmatat în momentul investigațiilor.

Au fost identificate 6 specii de pești (Tabel 51), din care 3 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.



Figura 64. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei la km 304+000



Foto 89. Fragmentare la km 304+000

Tabel 51. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Exemplare identificate
1.	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	4
2.	<i>Alburnus alburnus</i>	2
3.	<i>Barbus petenyi</i>	41
4.	<i>Rhodeus amarus</i>	11
5.	<i>Sabanejewia balcanica</i>	1
6.	<i>Squalius cephalus</i>	20
Nr. specii: 6		Total: 79

Herpetofauna

În urma monitorizărilor au fost identificate 20 de specii de herpetofaună (Tabel 52). În cadrul amplasamentului analizat au fost identificate numeroase zone cu habitate favorabile pentru speciile de amfibieni și reptile. Distribuția speciilor identificate este prezentată în Figura 65 - Figura 88.

Dintre speciile de amfibieni și reptile de interes comunitar listate în formularele standard ale ariilor naturale protejate analizate, la nivelul amplasamentului au fost identificate următoarele specii: *Bombina variegata* (Foto 90), *Emys orbicularis* și *Testudo hermanni* (Foto 91).

În Foto 92 - Foto 103 se prezintă alte specii de herpetofaună dintre cele observate pe amplasamentul analizat.

Tabel 52. Specii de herpetofaună identificate în cadrul amplasamentului studiat

Nr. crt.	Denumire științifică	Denumire populară	Familie	Ordin	Directiva Habitate	OUG nr. 57/2007	IUCN	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare km
Amfibieni										
1	<i>Bombina variegata</i>	Izvorașul cu burta galbenă	Bombinatoridae	Anura	Anexa 2,4	Anexa 3	LC	ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0385, ROSCI0366	ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0045, ROSCI0366	443+000
2	<i>Bufo bufo</i>	Broască râioasă brună	Bufoidae	Anura	-	Anexa 4B	LC	-	-	-
3	<i>Bufo viridis</i>	Broască râioasă verde	Bufoidae	Anura	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
4	<i>Hyla orientalis</i>	Brotăcel	Hylidae	Anura	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
5	<i>Pelophylax kl. esculentus</i>	Broasca de lac mică	Ranidae	Anura	-	-	LC	-	-	-
6	<i>Pelophylax ridibundus</i>	Broască verde mare de lac	Ranidae	Anura	Anexa 5	Anexa 5A	LC	-	-	-
7	<i>Rana dalmatina</i>	Broasca roșie de pădure	Ranidae	Anura	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
Reptile										
8	<i>Anguis colchica</i>	Năpârcă	Anguidae	Squamata	-	-	NE	-	-	-
9	<i>Coronella austriaca</i>	Șarepele de alun	Colubridae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
10	<i>Dolichophis caspius</i>	Șarpele de stepă	Colubridae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A, 4B	LC	-	-	-
11	<i>Emys orbicularis</i>	Țestoasă de apă	Emydidae	Testudines	Anexa 2, 4	Anexa 3, 4A	NT	ROSCI0206, ROSCI0045	ROSCI0206, ROSCI0045	277+000
12	<i>Lacerta agilis</i>	Șopârlă de câmp	Lacertidae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
13	<i>Lacerta viridis</i>	Gușter	Lacertidae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
14	<i>Natrix natrix</i>	Șarpe de casă	Colubridae	Squamata	-	-	LC	-	-	-
15	<i>Natrix tessellata</i>	Șarpe de apă	Colubridae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
16	<i>Podarcis muralis</i>	Șopârlă de ziduri	Lacertidae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
17	<i>Podarcis tauricus</i>	Șopârlă de iarbă	Lacertidae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
18	<i>Testudo hermanni</i>	Țestoasă de uscat bănățeană	Testudinidae	Testudines	Anexa 2, 4	Anexa 3, 4A	NT	ROSCI0206, ROSCI0069, ROSCI0385, ROSCI0420, ROSCI0405, ROSCI0432	ROSCI0206, ROSCI0069, ROSCI0385, ROSCI0420, ROSCI0405, ROSCI0432, ROSCI0366	332+000, 375+000, 381+000, 401+000
19	<i>Vipera ammodytes</i>	Vipera cu corn	Viperidae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
20	<i>Zamenis longissimus</i>	Șarpele lui Esculap	Colubridae	Squamata	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-

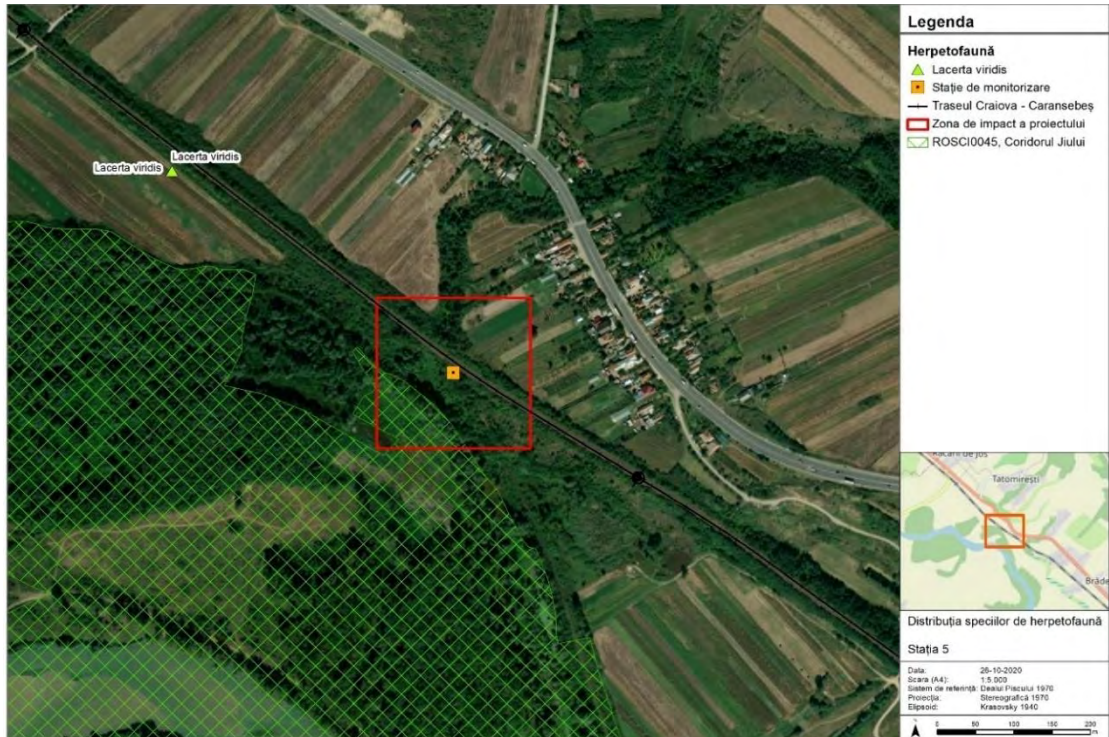


Figura 65. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 277+000

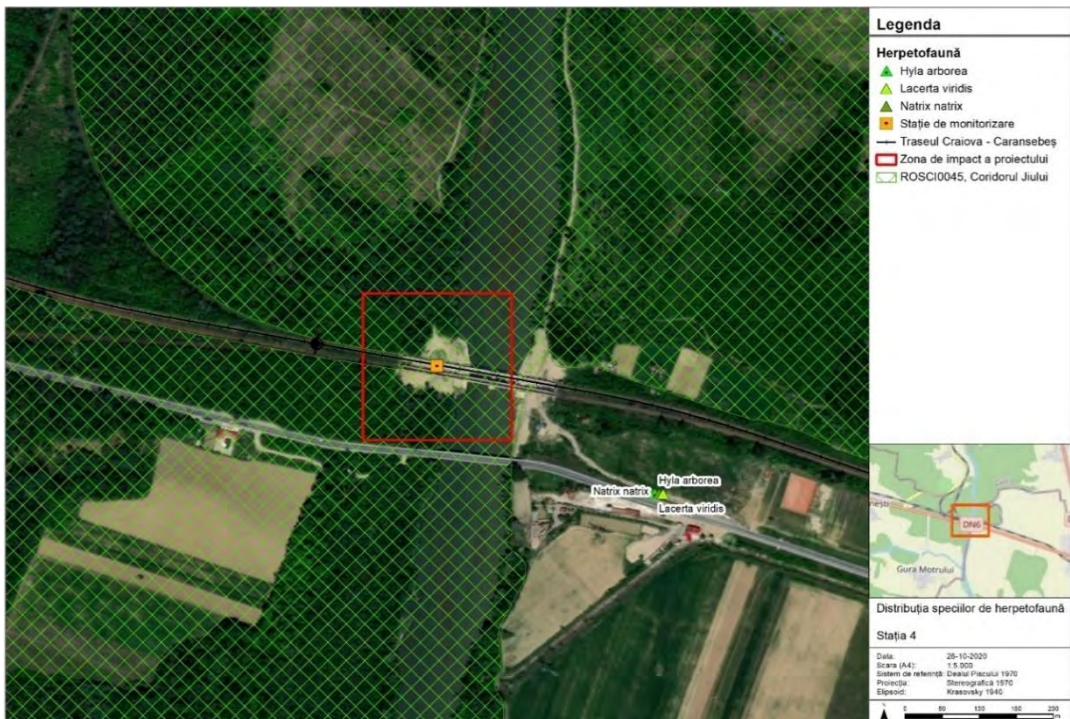


Figura 66. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 291+000



Figura 67. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 292+000



Figura 68. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 305+000



Figura 69. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 332+000



Figura 70. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 335+000



Figura 71. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 338+000



Figura 72. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 337+000

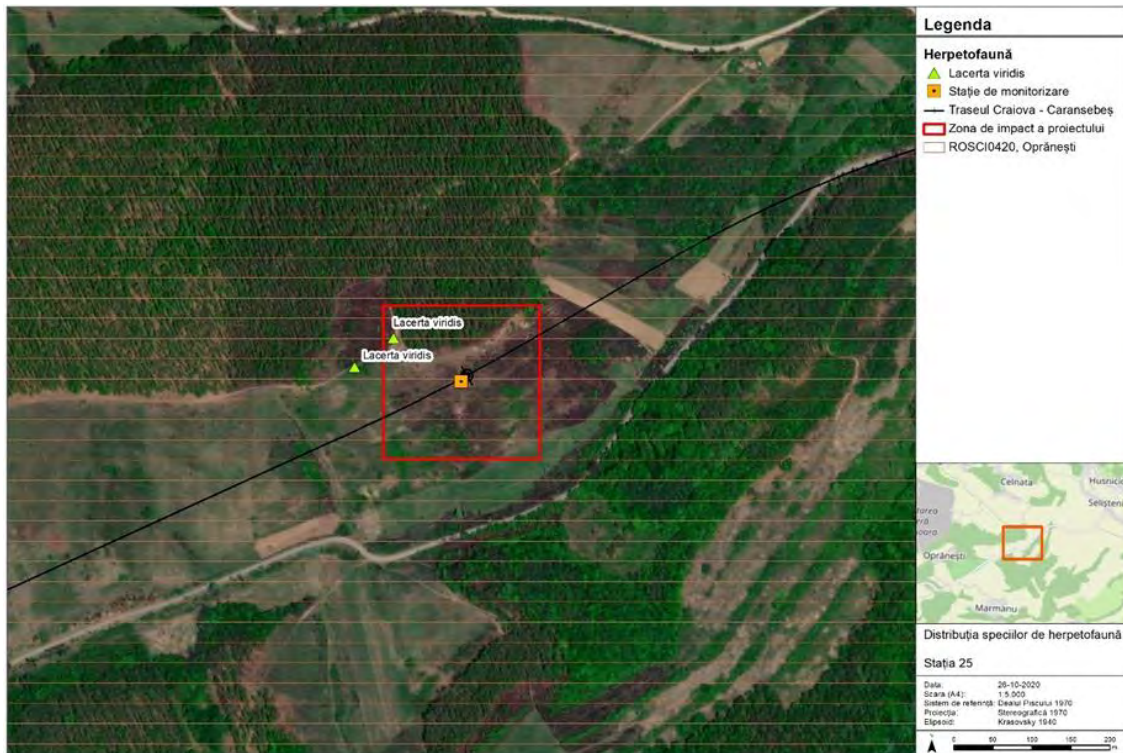


Figura 73. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 347+000

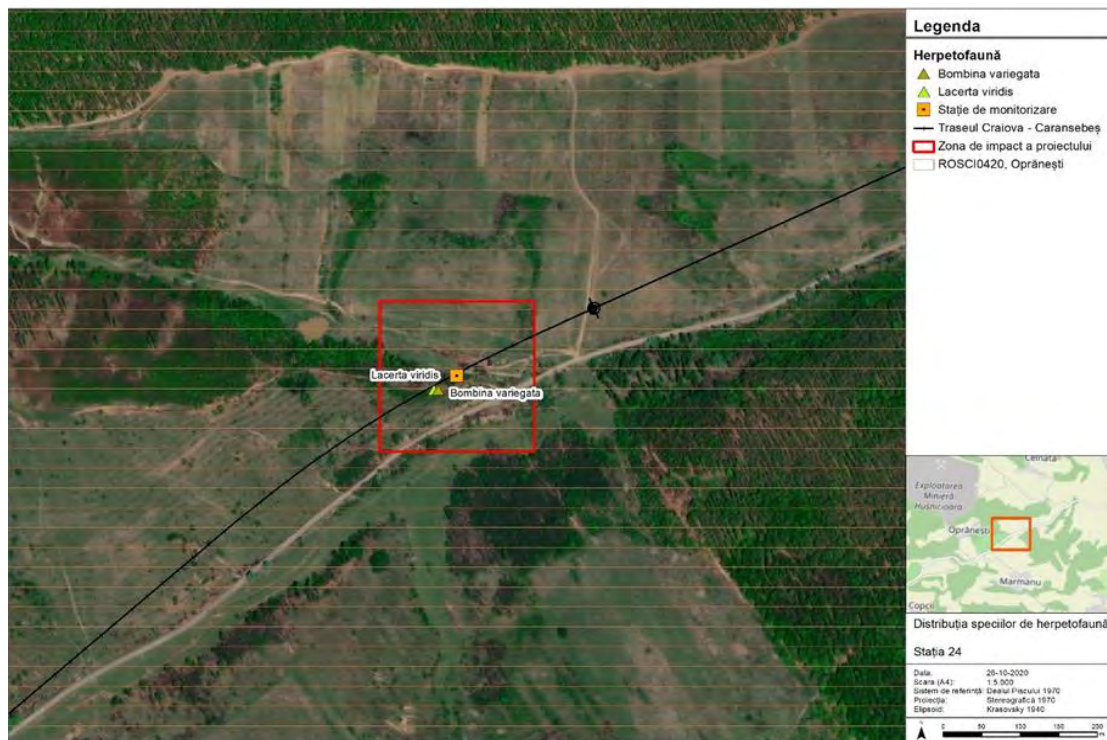


Figura 74. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 348+000

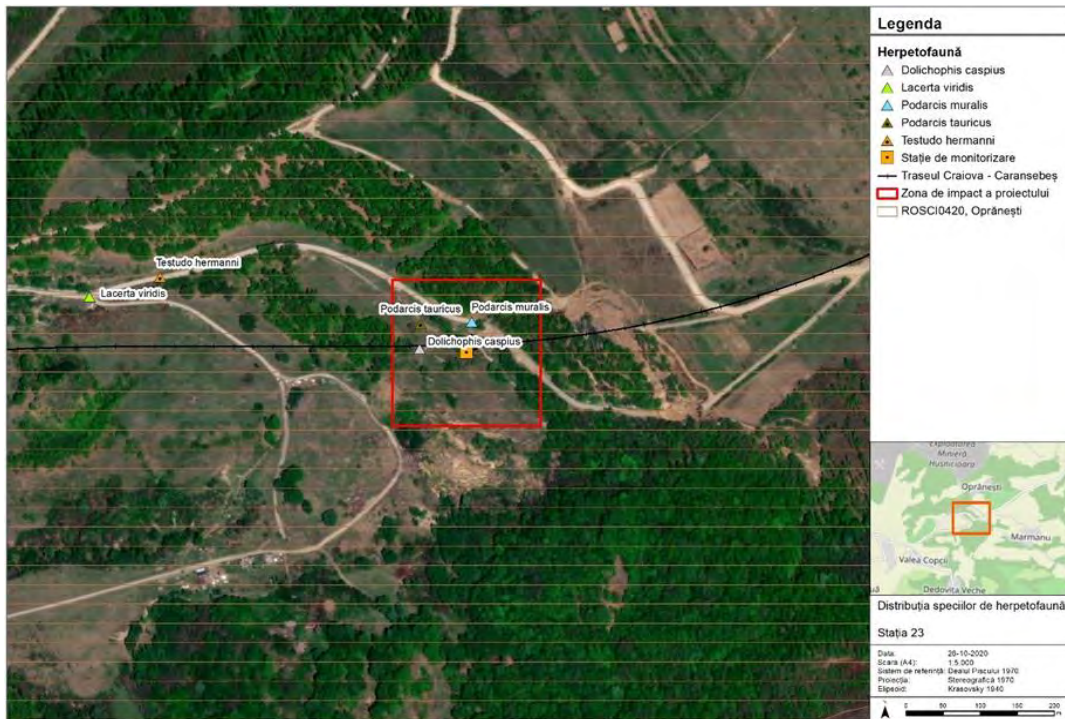


Figura 75. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 350+000



Figura 76. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 370+500

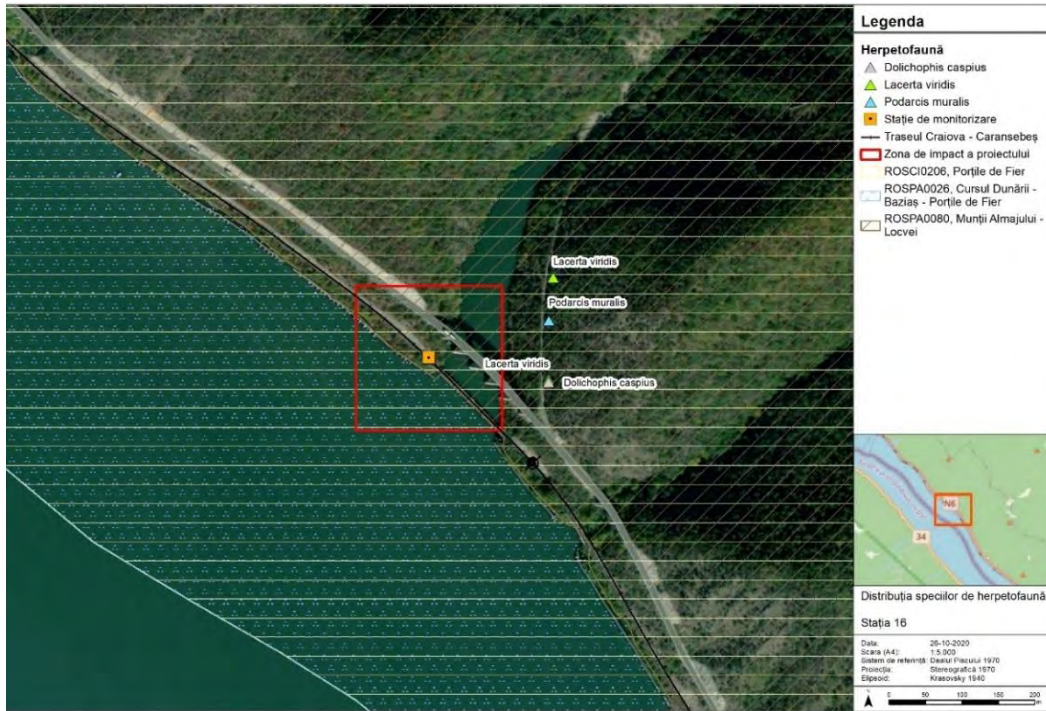


Figura 77. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 378+000



Figura 78. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 381+000

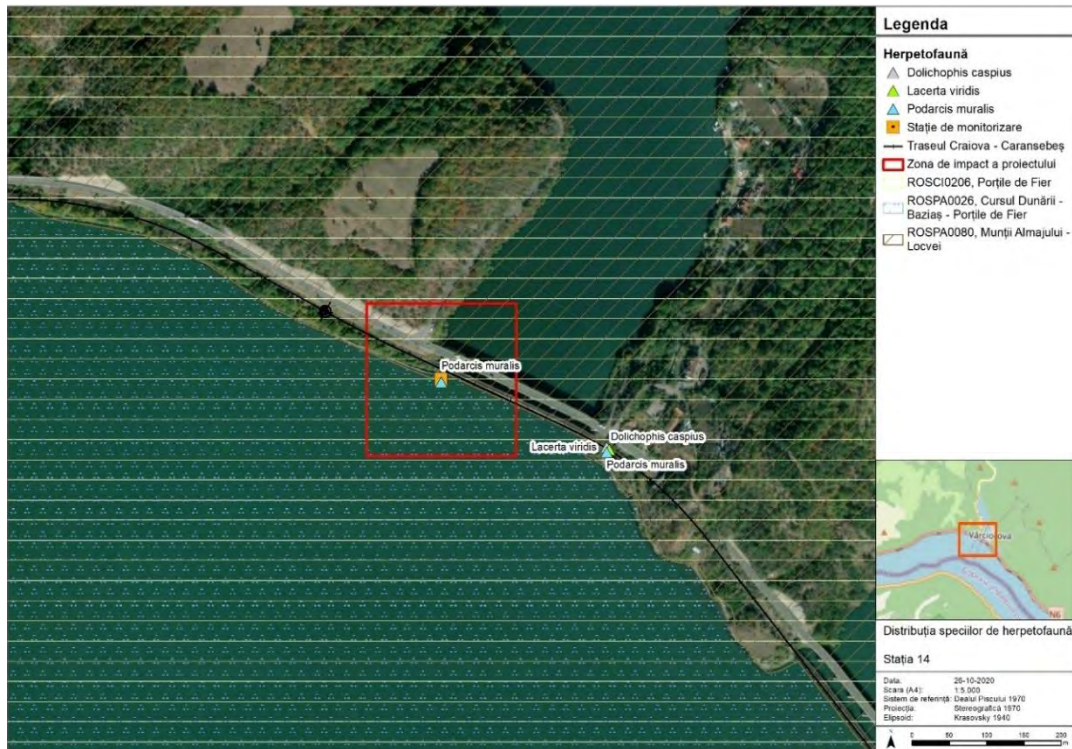


Figura 79. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 382+000



Figura 80. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 383+000



Figura 81. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 385+500

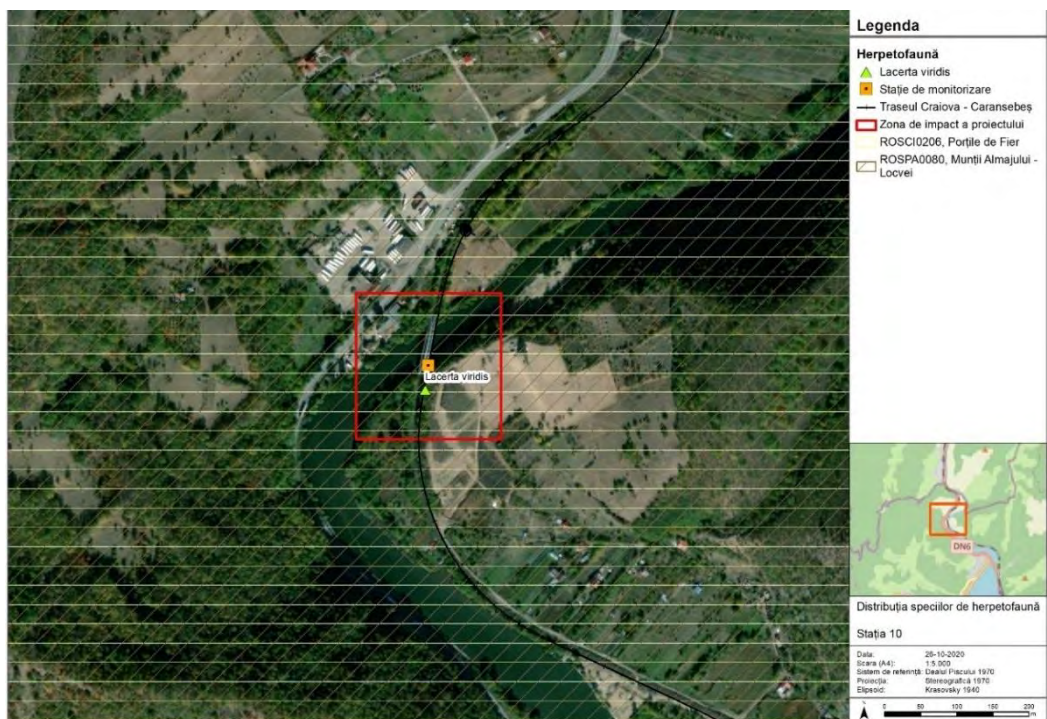


Figura 82. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 391+000



Figura 83. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 392+000



Figura 84. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 401+000



Figura 85. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 405+500
 7.



Figura 86. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 443+000



Figura 87. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 446+000



Figura 88. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar la km 459+000



Foto 90. *Bombina variegata*



Foto 91. *Testudo hermanni*



Foto 92. *Coronella austriaca*



Foto 93. *Dolichophis caspius*



Foto 94. *Dolichophis caspius* - Exuvie



Foto 95. *Hyla arborea* - Metamorf



Foto 96. *Rana dalmatina*



Foto 97. *Lacerta viridis* - mascul (stânga) și femelă (dreapta)



Foto 98. *Lacerta viridis*



Foto 99. *Natrix natrix*



Foto 100. *Natrix natrix* – Exuvie



Foto 101. *Podarcis muralis*



Foto 102. *Vipera ammodytes ammodytes*



Foto 103. *Zamenis longissimus*

Avifaună

În urma investigațiilor efectuate în teren am identificat prezența a 86 de specii de păsări în perimetrul amplasamentului și în vecinătatea acestuia (Tabel 53). Distribuția speciilor de păsări de importanță conservativă identificate este prezentată în Figura 89 - Figura 110.

Dintre speciile de păsări identificate, 32 sunt de interes comunitar, 15 fiind încadrate în Anexa 1 a Directivei Păsări, și anume: *Alcedo atthis*, *Ardea alba* (Foto 104), *Chlidonias hybrida*, *Ciconia ciconia* (Foto 105), *Ciconia nigra* (Foto 106), *Coracias garrulus* (Foto 107), *Dendrocopos leucotos*, *Egretta garzetta* (Foto 108), *Emberiza hortulana* (Foto 109), *Lanius collurio* (Foto 110), *Lanius minor*, *Leiopicus medius*, *Picus canus*, *Pernis apivorus*, *Sterna hirundo*, 5 sunt încadrate în Anexele IIA și IIIA ale Directivei Păsări, și anume: *Anas platyrhynchos*, *Columba palumbus*, *Chroicocephalus ridibundus*, *Perdix perdix*, *Phasianus colchicus*, 12 dintre acestea fiind încadrate în Anexa IIB, respectiv: *Alauda arvensis*, *Chroicocephalus ridibundus*, *Cygnus olor* (Foto 111), *Coturnix coturnix*, *Gallinula chloropus*, *Garrulus glandarius*, *Haematopus ostralegus* (Foto 112), *Pica pica*, *Streptopelia decaocto*, *Streptopelia turtur*, *Sturnus vulgaris*, *Turdus merula*.

În Foto 113 - Foto 127 sunt prezentate alte specii de avifaună dintre cele observate pe amplasamentul analizat.

Tabel 53. Specii de avifaună identificate în cadrul amplasamentului studiat

Nr crt	Specie	Denumire populară	Familie	Ordin	Directiva Păsări	OUG nr. 57/2007	Categ. SPEC	IUCN	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (km) pentru speciile de interes comunitar din siturile analizate
1	<i>Actitis hypoleucos</i>	Fluierar de munte	Scolopacidae	Charadriiformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	-	-	277+000, 291+000
2	<i>Accipiter nisus</i>	Uliu păsărar	Accipitridae	Falconiformes	-	-	Non-SPEC	LC	ROSPA0026, ROSPA0080	ROSPA0026, ROSPA0080	332+000, 335+000, 348+000, 381+000
3	<i>Aegithalos caudatus</i>	Pițigoi codat	Aegithalidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
4	<i>Alauda arvensis</i>	Ciocârlie de câmp	Alaudidae	Passeriformes	Anexa IIB	Anexa 5C	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	305+000
5	<i>Alcedo atthis</i>	Pescăraș albastru	Alcedinidae	Coraciiformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 3	VU	-	-	-
6	<i>Anas platyrhynchos</i>	Rață mare	Anatidae	Anseriformes	Anexa IIA, IIIA	Anexa 5C, 5D	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 382+000, 391+000, 392+000, 401+000
7	<i>Ardea alba</i>	Egretă mare	Ardeidae	Ciconiiformes	Anexa I	Anexa 3	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	277+000, 291+000
8	<i>Ardea cinerea</i>	Stârc cenușiu	Ardeidae	Ciconiiformes	-	-	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 304+000, 305+000, 378+000, 382+000, 391+000, 401+000
9	<i>Athene noctua</i>	Cucuvea	Strigidae	Strigiformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	-	-	-
10	<i>Buteo buteo</i>	Șorecar comun	Accipitridae	Falconiformes	-	-	Non-SPEC	LC	ROSPA0026, ROSPA0080	ROSPA0026, ROSPA0080	291+000, 277+000, 304+000, 332+000, 335+000, 347+000, 350+000, 385+500, 391+000, 401+000, 405+500, 447+000
11	<i>Carduelis carduelis</i>	Sticlete	Fringillidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 311+000, 392+000
12	<i>Cinclus cinclus</i>	Mierlă de apă	Cinclidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
13	<i>Columba palumbus</i>	Porumbel gulerat	Columbidae	Columbiformes	Anexa IIA, IIIA	Anexa 5C, 5D	Non-SPEC ^E	LC	-	-	-
14	<i>Corvus cornix</i>	Cioară grivă	Corvidae	Passeriformes	-	Anexa 5C	-	NE	-	-	-
15	<i>Charadrius dubius</i>	Prundăraș gulerat mic	Charadriidae	Charadriiformes	-	-	Non-SPEC	LC	-	-	-
16	<i>Chlidonias hybrida</i>	Chirighiță cu obraz alb	Laridae	Charadriiformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 3	LC	-	-	-
17	<i>Chloris chloris</i>	Florinte	Fringillidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	304+000, 401+000, 443+000, 459+000, 466+000
18	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	Pescăruș răzător	Laridae	Charadriiformes	Anexa IIB	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	-	382+000
19	<i>Ciconia ciconia</i>	Barza albă	Ciconidae	Ciconiiformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2	LC	ROSPA0080	ROSPA0080	277+000, 304+000, 305+000, 332+000, 335+000, 401+000, 443+000, 466+000
20	<i>Ciconia nigra</i>	Barza neagră	Ciconidae	Ciconiiformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	277+000, 291+000
21	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	Botgros	Fringillidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
22	<i>Coracias garrulus</i>	Dumbrăveancă	Coraciidae	Coraciiformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2	LC	ROSPA0080	ROSPA0080	305+000, 332+000, 350+000
23	<i>Cuculus canorus</i>	Cuc european	Cuculidae	Cuculiformes	-	-	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026, ROSPA0080, ROSPA0035	305+000
24	<i>Corvus corax</i>	Corb	Corvidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
25	<i>Columba livia domestica</i>	Porumbel domestic	Columbidae	Columbiformes	-	-	Non-SPEC	LC	-	-	-
26	<i>Columba palumbus</i>	Porumbel gulerat	Columbidae	Columbiformes	Anexa IIA, IIIA	Anexa 5C, 5D	Non-SPEC ^E	LC	-	-	-
27	<i>Cygnus olor</i>	Lebădă de vară	Anatidae	Anseriformes	Anexa IIB	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	277+000
28	<i>Coturnix coturnix</i>	Prepeliță	Phasianidae	Galliformes	Anexa IIB	Anexa 5C	SPEC 3	LC	-	-	-
29	<i>Cyanistes caeruleus</i>	Pițigoi albastru	Paridae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	-	-	-

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

30	<i>Delichon urbicum</i>	Lăstun de casă	Hirundinidae	Passeriformes	-	-	SPEC 2	LC	ROSPA0026	ROSPA0026, ROSPA0080	304+000, 305+000, 311+000, 391+000, 401+000, 405+500, 443+000
31	<i>Dendrocopos leucotos</i>	Ciocănițoare cu spate alb	Picidae	Piciformes	Anexa I	Anexa 3	Non-SPEC	LC	ROSPA0080, ROSPA0035	ROSPA0080, ROSPA0035	305+000
32	<i>Dendrocopos major</i>	Ciocănițoare pestriță mare	Picidae	Piciformes	-	-	Non-SPEC	LC	ROSPA0035	-	305+000, 348+000, 350+000, 447+000
33	<i>Egretta garzetta</i>	Egretă mică	Ardeidae	Ciconiiformes	Anexa I	Anexa 3	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	382+000, 392+000
34	<i>Erithacus rubecula</i>	Măcăleandru	Saxicolidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	392+000
35	<i>Emberiza calandra</i>	Presură sură	Emberizidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	SPEC 2	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	305+000, 332+000, 338+000, 347+000
36	<i>Emberiza citrinella</i>	Presură galbenă	Emberizidae	Passeriformes	-	-	SPEC 2	LC	-	-	-
37	<i>Emberiza cirius</i>	Presură bărboasă	Emberizidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0080	-	338+000, 348+000, 350+000
38	<i>Emberiza hortulana</i>	Presură de grădină	Emberizidae	Passeriformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2	LC	ROSPA0080, ROSPA0035	ROSPA0080, ROSPA0035	305+000, 332+000
39	<i>Emberiza melanocephala</i>	Presură cu cap negru	Emberizidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	SPEC 2	LC	-	-	-
40	<i>Falco subbuteo</i>	Șoimul rândunelelor	Falconidae	Falconiformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	ROSPA0080	ROSPA0080	304+000, 332+000, 350+000
41	<i>Falco tinnunculus</i>	Vânturel roșu	Falconidae	Falconiformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 304+000, 332+000, 350+000, 382+000
42	<i>Ficedula hypoleuca</i>	Muscar negru	Muscicapidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	-	-	-
43	<i>Fringilla coelebs</i>	Cinteză	Fringillidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	277+000, 291+000, 304+000, 305+000, 311+000, 335+000, 337+000, 347+000, 350+000, 370+500, 383+000, 385+500, 392+000, 401+000, 405+500, 443+000, 446+000, 447+000, 459+000
44	<i>Galerida cristata</i>	Ciocârlan	Alaudidae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	LC	-	-	-
45	<i>Gallinula chloropus</i>	Găinușă de baltă	Rallidae	Gruiformes	Anexa IIB	Anexa 5C	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 304+000
46	<i>Garrulus glandarius</i>	Gaiță	Corvidae	Passeriformes	Anexa IIB	Anexa 5C	Non-SPEC	LC	-	-	-
47	<i>Haematopus ostralegus</i>	Scoicar	Haematopodidae	Charadriiformes	Anexa IIB	-	SPEC 1	VU	-	-	-
48	<i>Hirundo rustica</i>	Rândunică	Hirundinidae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	277+000, 291+000, 304+000, 305+000, 332+000, 370+500, 391+000, 401+000, 443+000,
49	<i>Lanius collurio</i>	Sfrâncioc roșiatic	Laniidae	Passeriformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2	LC	ROSPA0080, ROSPA0035	ROSPA0080, ROSPA0035	277+000, 305+000, 311+000, 332+000, 335+000, 338+000, 347+000, 348+000, 350+000, 370+500, 391+000, 392+000, 401+000, 443+000, 459+000, 466+000
50	<i>Lanius minor</i>	Sfrâncioc cu fruntea neagră	Laniidae	Passeriformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2	LC	-	-	-
51	<i>Leiopicus medius</i>	Ciocănițoare de stejar	Picidae	Piciformes	Anexa I	Anexa 3	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0080, ROSPA0035	ROSPA0080, ROSPA0035	291+000
52	<i>Jynx torquilla</i>	Capîntortură	Picidae	Piciformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	-	-	-
53	<i>Luscinia</i>	Privighetoare roșcată	Saxicolidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	-	277+000, 291+000,

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	<i>megarhynchos</i>										305+000, 332+000, 335+000, 347+000, 401+000
54	<i>Merops apiaster</i>	Prigorie	Meropidae	Coraciiformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 305+000, 332+000, 338+000, 347+000, 350+000
55	<i>Motacilla alba</i>	Codobatură albă	Motacillidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	304+000, 332+000, 381+000, 382+000, 392+000
56	<i>Motacilla cinerea</i>	Codobatură de munte	Motacillidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
57	<i>Motacilla flava</i>	Codobatură galbenă	Motacillidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	-
58	<i>Muscicapa striata</i>	Muscar sur	Muscicapidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	SPEC 2	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	391+000, 401+000, 405+500, 447+000
59	<i>Oriolus oriolus</i>	Grangur	Oriolidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	304+000, 305+000, 311+000, 332+000, 335+000, 347+000, 348+000, 350+000, 392+000, 466+000
60	<i>Parus major</i>	Pițigoi mare	Paridae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC	LC	-	-	-
61	<i>Parus montanus</i>	Pițigoi de munte	Paridae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	NE	-	-	-
62	<i>Passer domesticus</i>	Vrabie de casă	Passeridae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	LC	-	-	-
63	<i>Perdix perdix</i>	Potârniche	Phasianidae	Galliformes	Anexa IIA, IIIA	Anexa 5C, 5D	SPEC 2	LC	-	-	-
63	<i>Phalacrocorax carbo</i>	Cormoran mare	Phalacrocoracidae	Pelecaniformes	-	-	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 378+000, 381+000, 382+000, 385+500, 391+000, 392+000, 401+000
64	<i>Pica pica</i>	Coțofană	Corvidae	Passeriformes	Anexa IIB	Anexa 5C	Non-SPEC	LC	-	-	-
65	<i>Picus viridis</i>	Ghionoaie verde	Picidae	Piciformes	-	Anexa 4B	SPEC 2	LC	-	-	-
66	<i>Picus canus</i>	Ghionoaie sură	Picidae	Piciformes	Anexa I	Anexa 3	SPEC 2			ROSPA0035 ROSPA0080	443+000
67	<i>Poecile montanus</i>	Pițigoi de munte	Paridae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	NE	-	-	-
68	<i>Poecile palustris</i>	Pițigoi sur	Paridae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	NE	-	-	-
69	<i>Phasianus colchicus</i>	Fazan	Phasianidae	Galliformes	Anexa IIA, IIIA	Anexa 5C, 5D	Non-SPEC	LC	-	-	-
70	<i>Pernis apivorus</i>	Viespar	Accipitridae	Falconiformes	Anexa I	Anexa 3	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0080, ROSPA0035	ROSPA0080, ROSPA0035	291+000, 338+000
71	<i>Phylloscopus collybita</i>	Pitulice mică	Sylviidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
72	<i>Phoenicurus ochruros</i>	Codroș de munte	Saxicolidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	ROSPA0026	-	338+000
73	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	Codroș de pădure	Saxicolidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	SPEC 2	LC	-	-	-
74	<i>Riparia riparia</i>	Lăstun de mal	Hirundinidae	Passeriformes	-	-	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	277+000, 335+000, 350+000
75	<i>Saxicola rubicola</i>	Mărăcinar negru	Saxicolidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC	NE	ROSPA0026	ROSPA0026	347+000
76	<i>Sitta europaea</i>	Țiclean	Sittidae	Passeriformes	-	Anexa 4B	Non-SPEC	LC	-	-	-
77	<i>Sterna hirundo</i>	Chiră de baltă	Laridae	Charadriiformes	Anexa I	Anexa 3	Non-SPEC	LC	-	-	-
78	<i>Streptopelia decaocto</i>	Guguștiuc	Columbidae	Columbiformes	Anexa IIB	Anexa 5C	Non-SPEC	LC	-	-	-
79	<i>Streptopelia turtur</i>	Turturică	Columbidae	Columbiformes	Anexa IIB	Anexa 5C	SPEC 1	VU	-	-	-
80	<i>Sturnus vulgaris</i>	Graur	Sturnidae	Passeriformes	Anexa IIB	Anexa 5C	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	305+000
81	<i>Sylvia atricapilla</i>	Silvie cu cap negru	Sylviidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0080	ROSPA0080	277+000, 291+000, 305+000, 311+000, 347+000, 443+000, 446+000, 447+000, 459+000
82	<i>Sylvia communis</i>	Silvie comună	Sylviidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC ^E	LC	-	-	-
83	<i>Sylvia curruca</i>	Silvie mică	Sylviidae	Passeriformes	-	-	Non-SPEC	LC	-	-	-
84	<i>Turdus merula</i>	Mierlă	Turdidae	Passeriformes	Anexa IIB	-	Non-SPEC ^E	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 304+000,

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

											305+000, 337+000, 348+000, 370+500, 382+000, 383+000, 385+500, 392+000, 401+000, 405+500, 443+000, 459+000
85	<i>Upupa epops</i>	Pupăză	Upupidae	Upupiformes	-	Anexa 4B	SPEC 3	LC	ROSPA0026	ROSPA0026	291+000, 338+000, 350+000

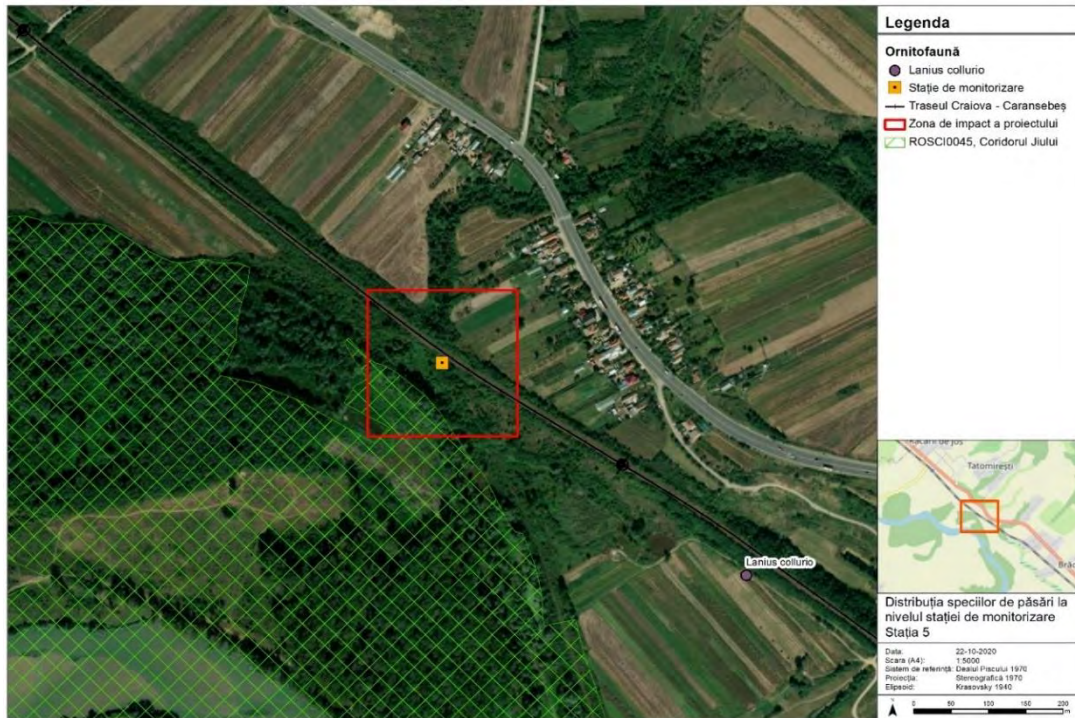


Figura 89. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 277+000



Figura 90. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 291+000



Figura 91. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 304+000



Figura 92. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 305+000



Figura 93. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 311+000

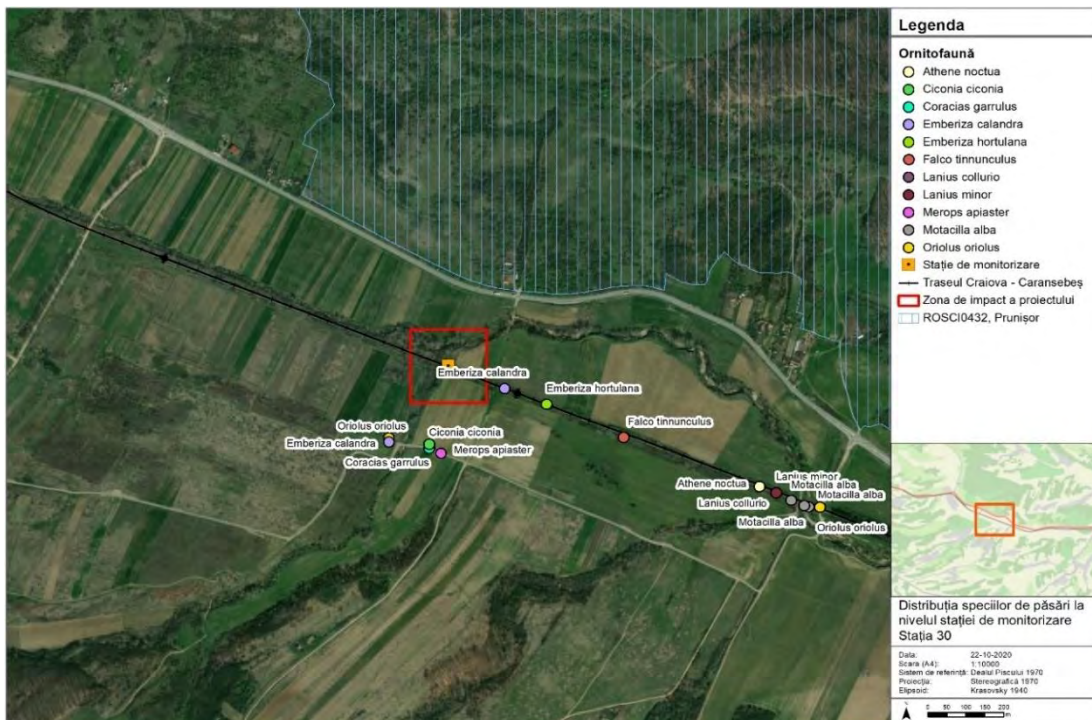


Figura 94. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 332+000



Figura 95. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 335+000

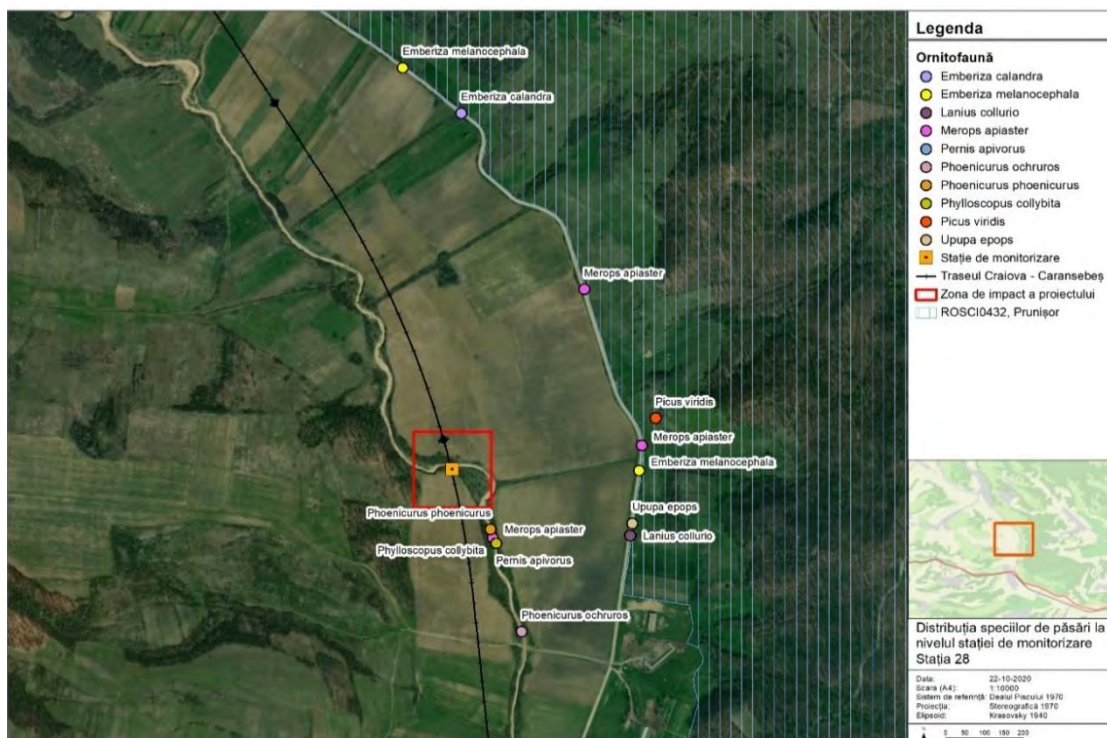


Figura 96. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 338+000

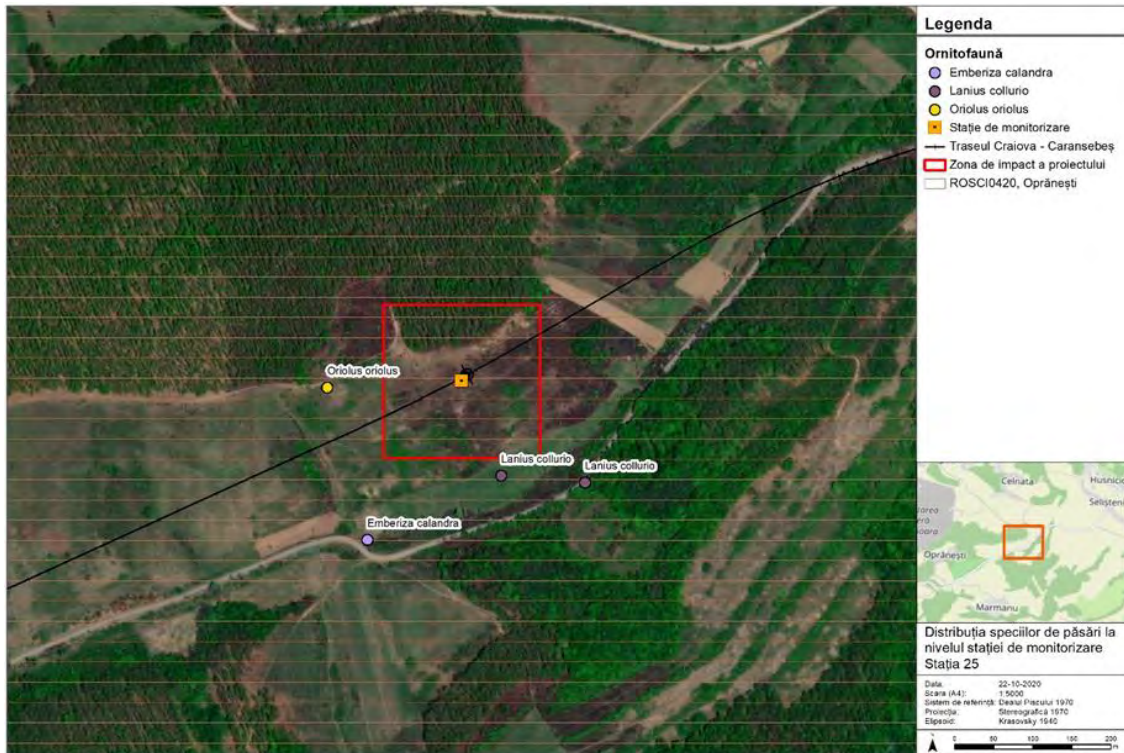


Figura 97. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 347+000

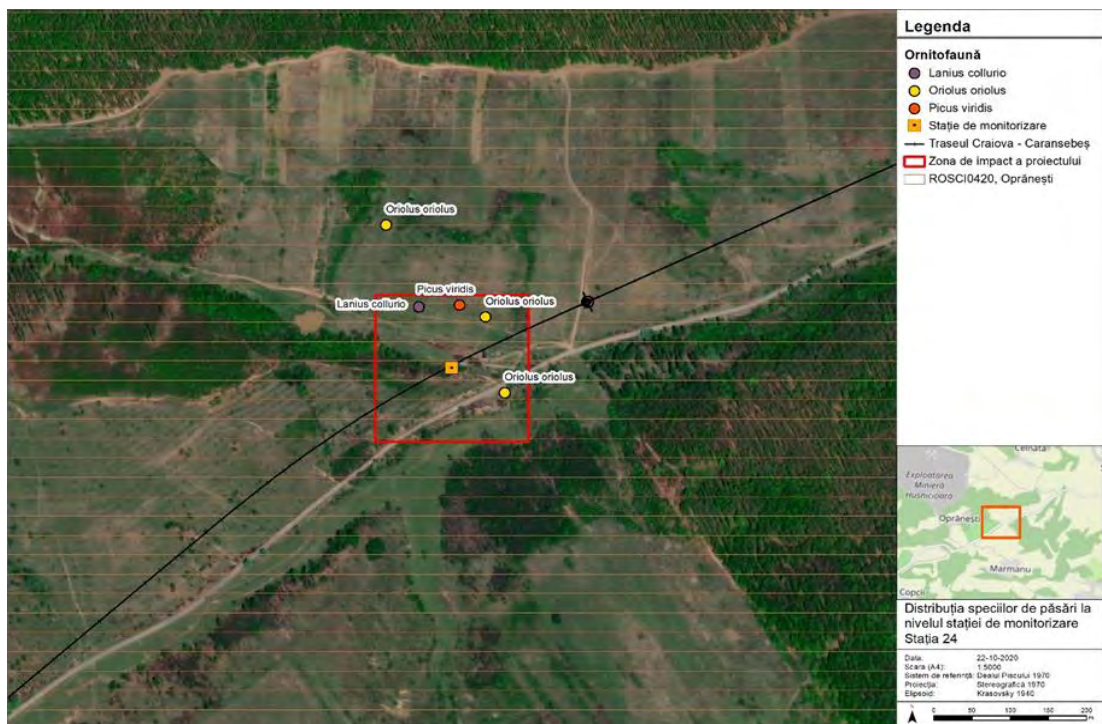


Figura 98. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 348+000

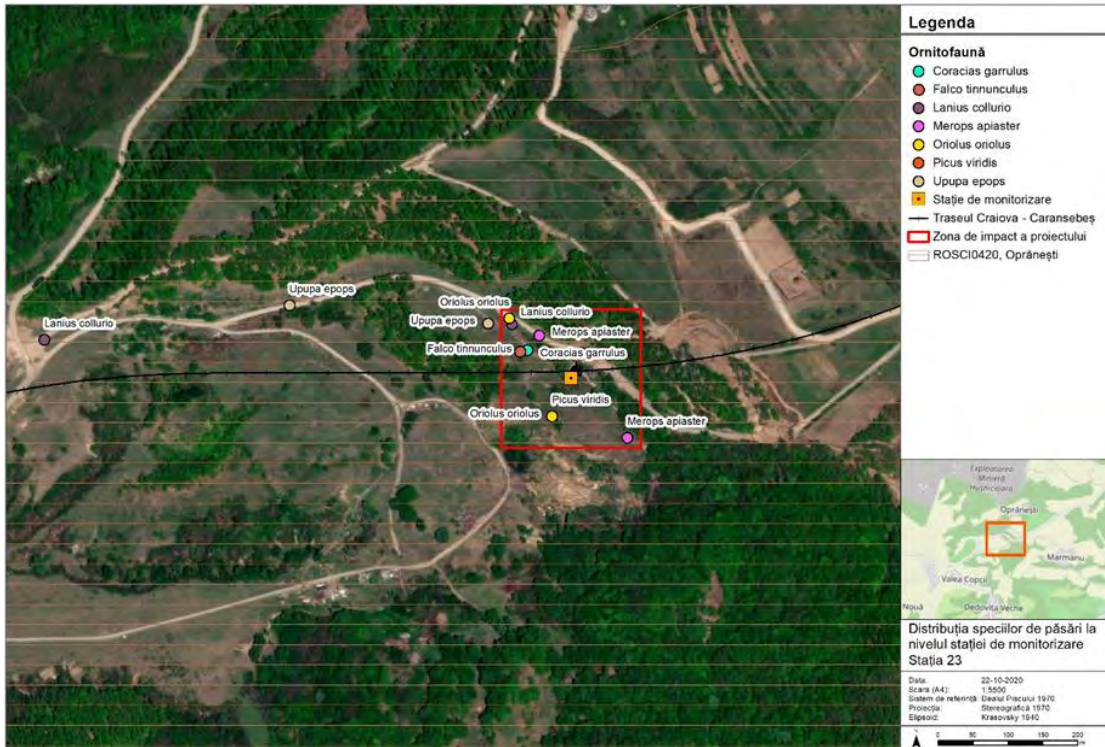


Figura 99. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională km 350



Figura 100. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 370+500

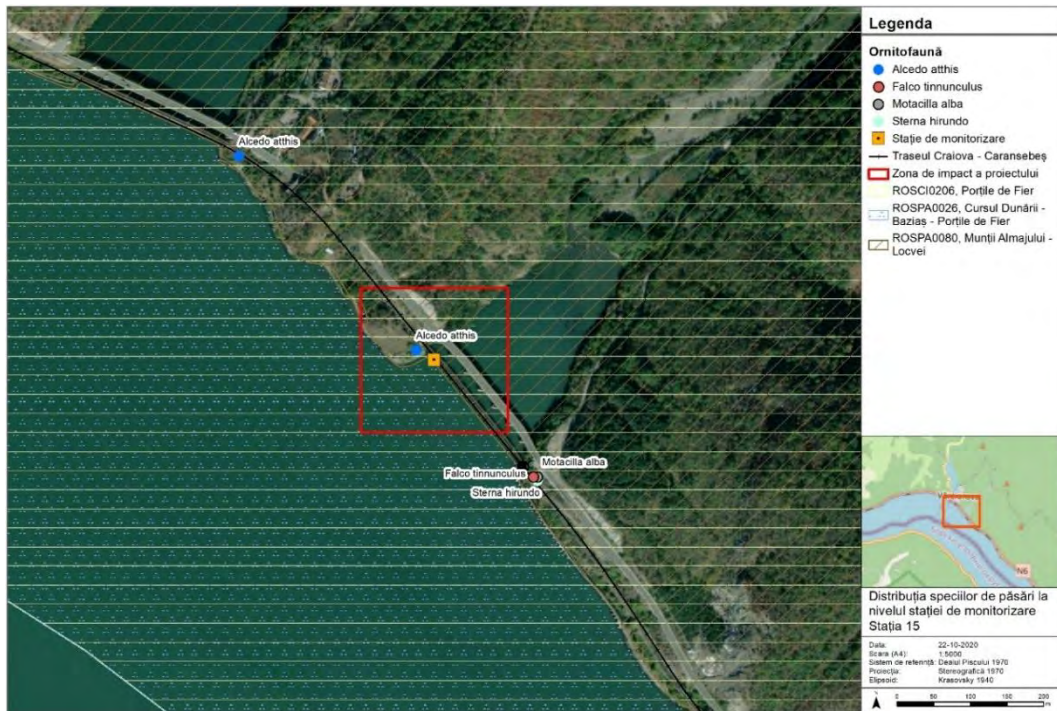


Figura 101. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 381+000



Figura 102. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 382+000



Figura 103. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 391+000



Figura 104. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 392+000



Figura 105. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 401+000



Figura 106. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 443+000

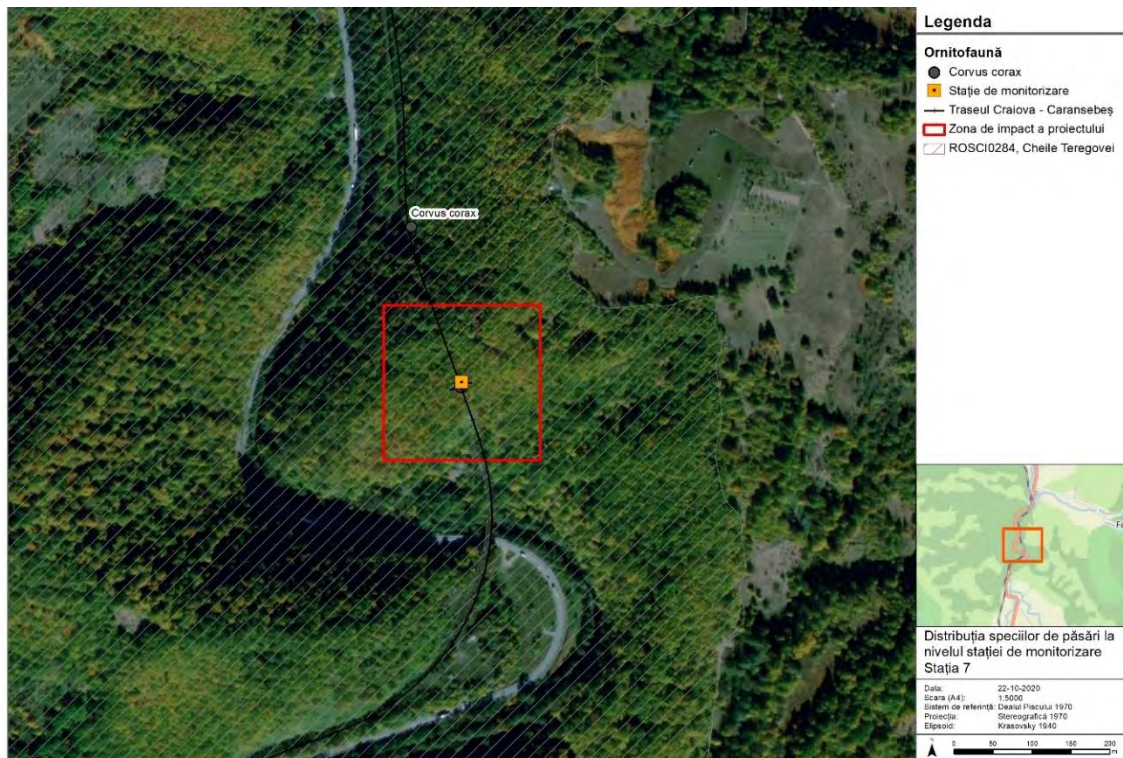


Figura 107. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 446+000

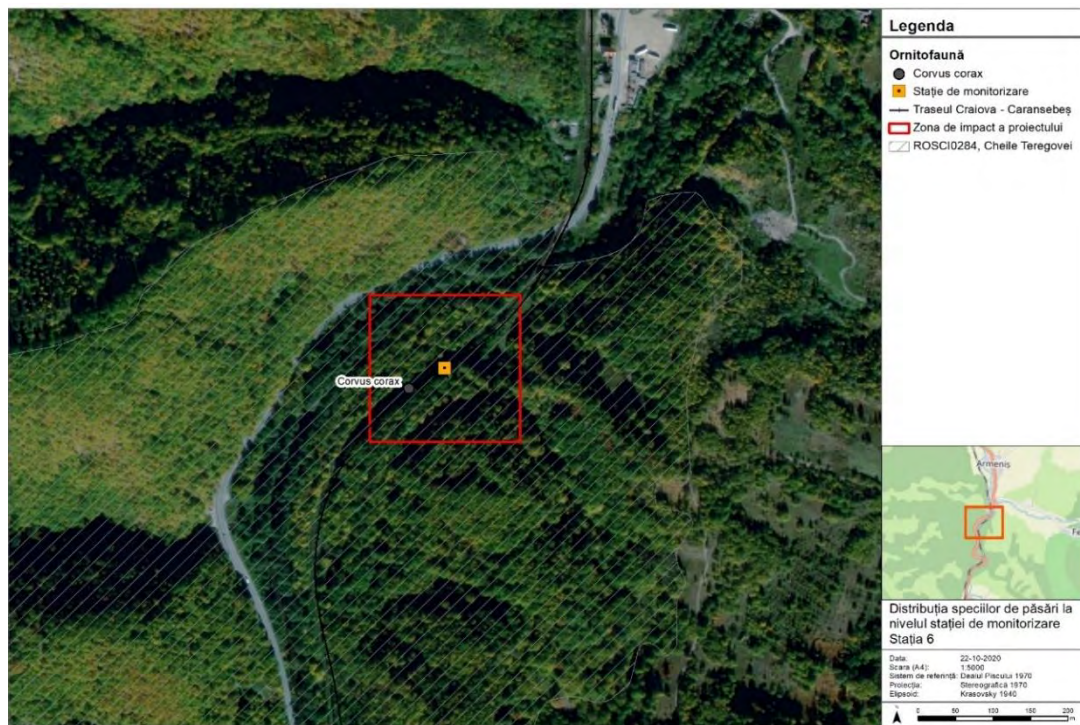


Figura 108. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 447+000

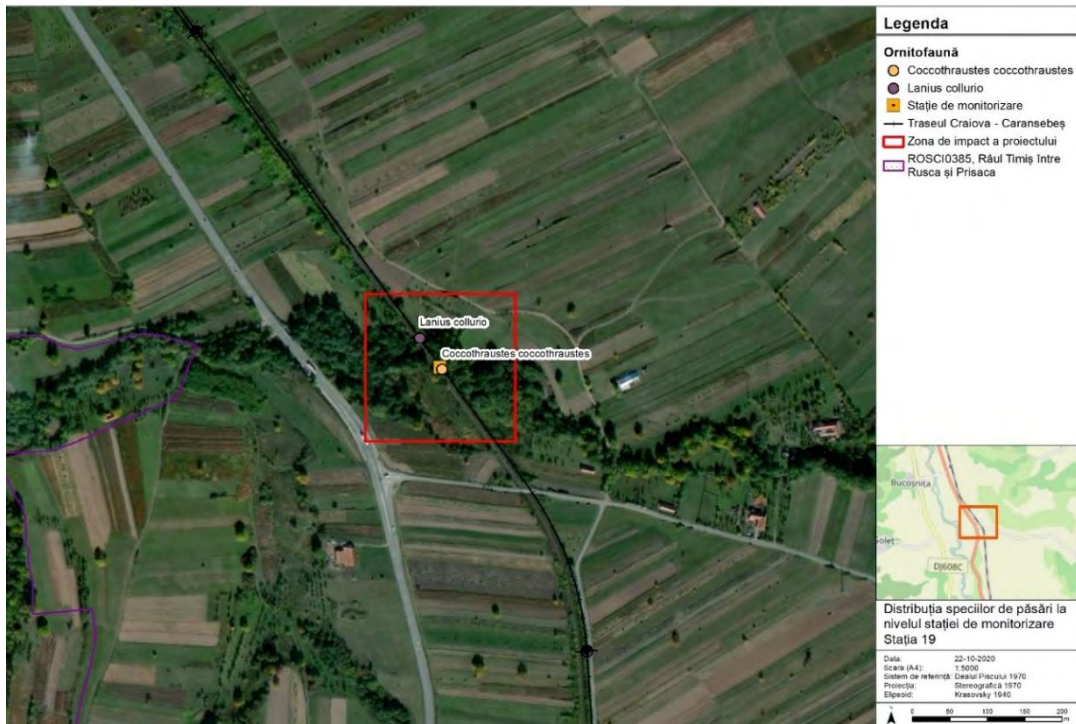


Figura 109. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 459+000



Figura 110. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională la km 466+000



Foto 104. *Ardea alba*



Foto 105. *Ciconia ciconia*



Foto 106. *Ciconia nigra*

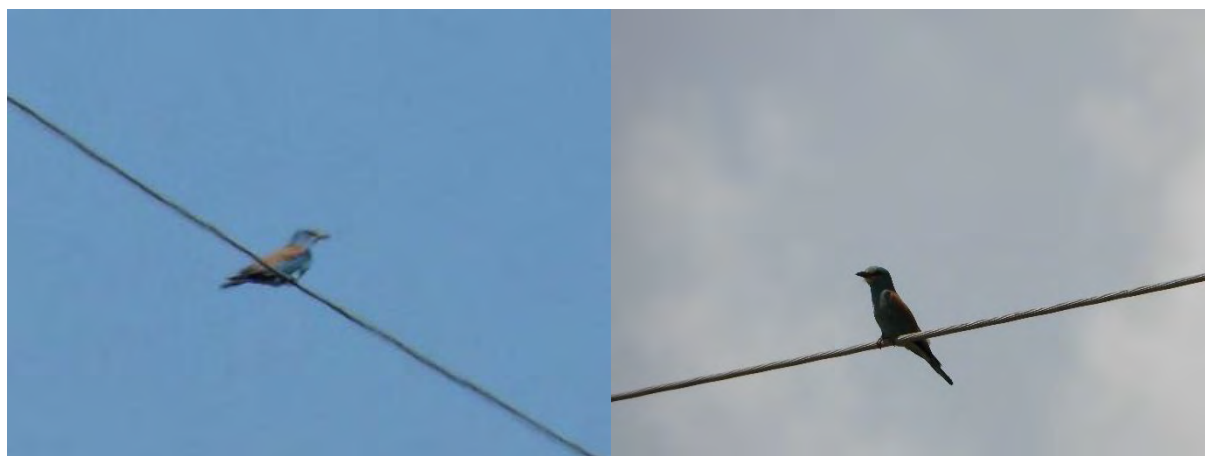


Foto 107. *Coracias garrulus*



Foto 108. *Egretta garzetta*



Foto 109. *Emberiza hortulana*

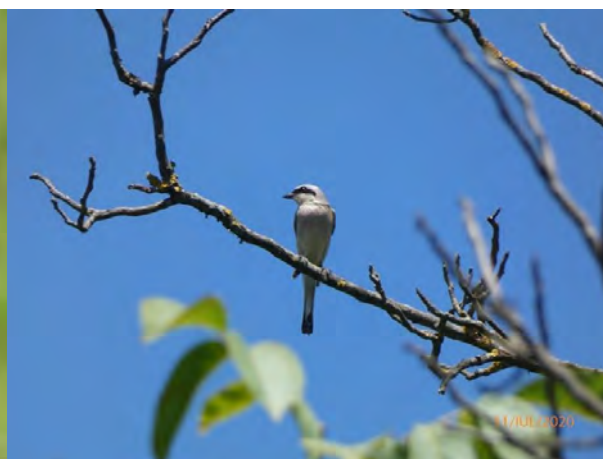
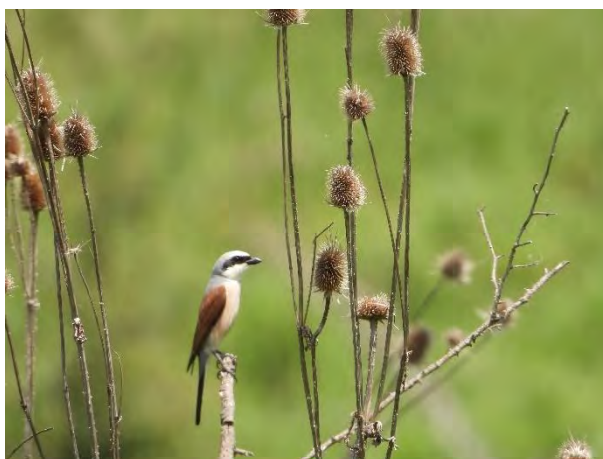


Foto 110. *Lanius collurio*

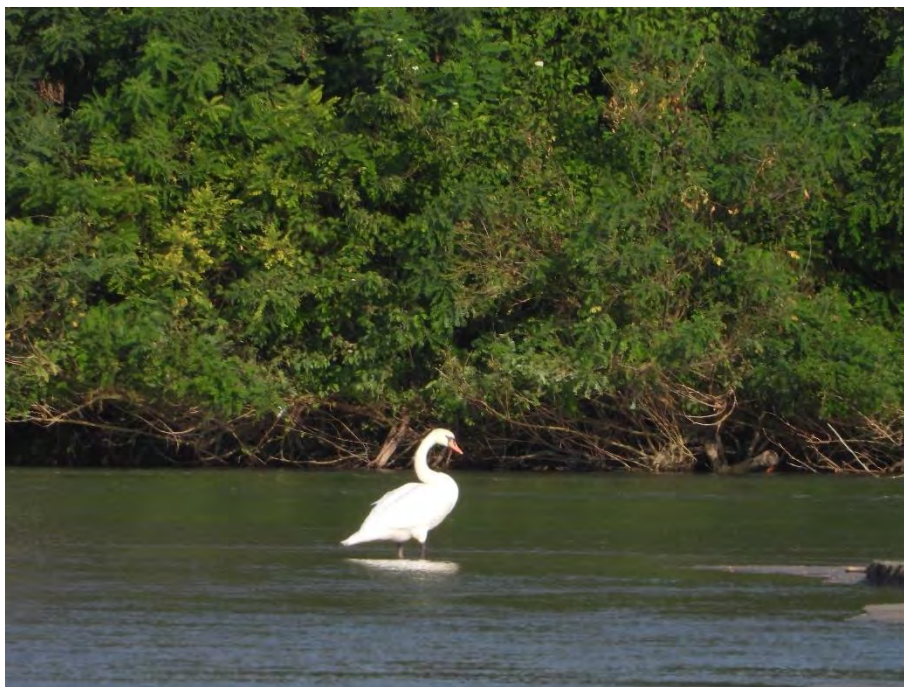


Foto 111. *Cygnus olor*



Foto 112. *Haematopus ostralegus*



Foto 113. *Accipiter nisus*

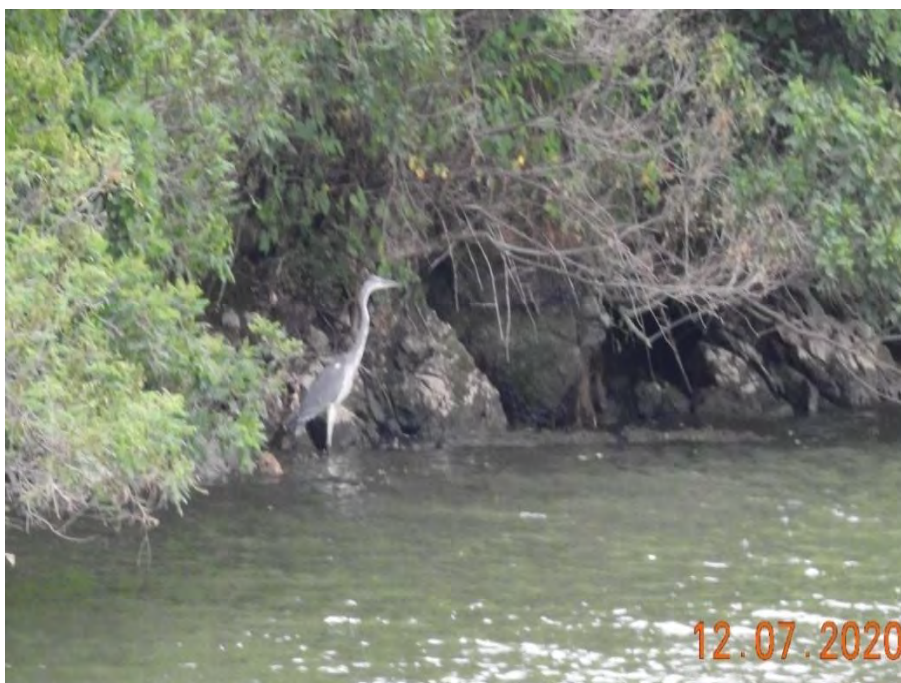


Foto 114. *Ardea cinerea*



Foto 115. *Buteo buteo*

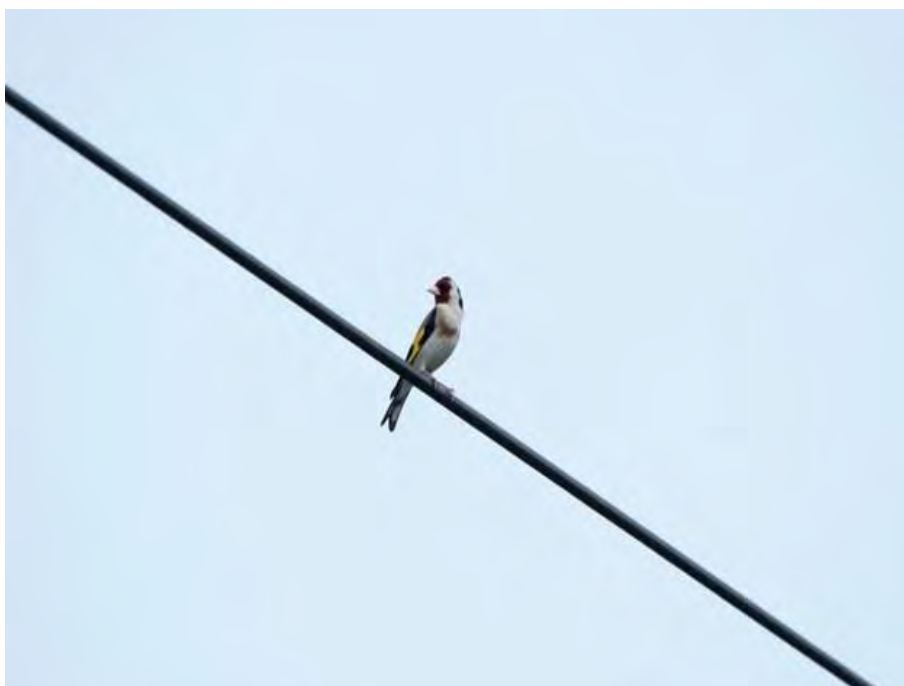


Foto 116. *Carduelis carduelis*



Foto 117. *Cinclus cinclus*



Foto 118. *Corvus corax*



Foto 119. *Emberiza citrinella*



Foto 120. *Egretta garzetta*

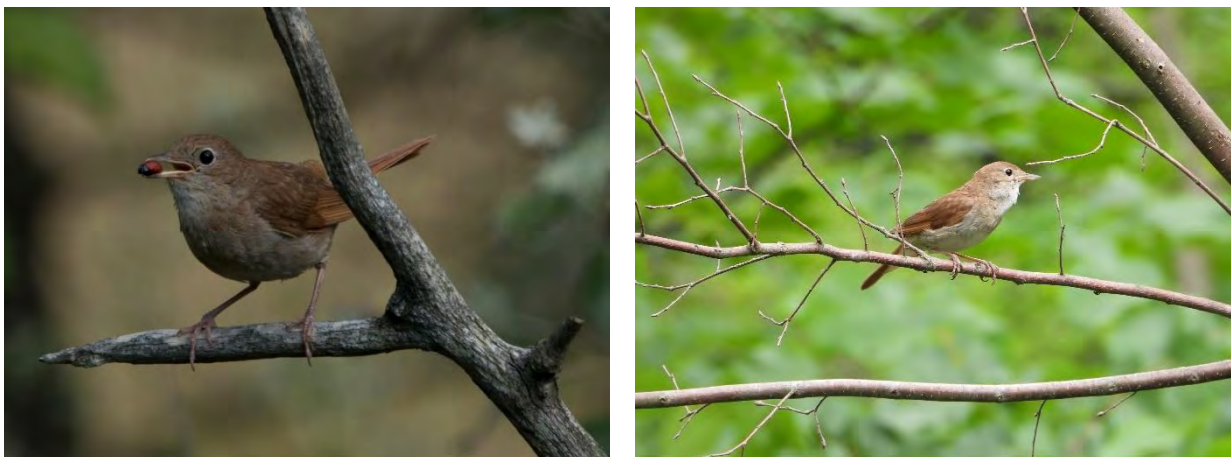


Foto 121. *Luscinia megarhynchos*



Foto 122. *Merops apiaster*



Foto 123. *Motacilla alba*



Foto 124. *Muscicapa striata*



Foto 125. *Parus major*



Foto 126. *Sterna hirundo*



Foto 127. *Upupa epops*

Mamifere

În urma sesiunilor de monitorizare, la nivelul amplasamentului au fost identificate 12 specii de mamifere (Tabel 54). Dintre acestea, 2 specii prezintă importanță comunitară, și anume: *Lutra lutra* (Foto 128 - Foto 131) și *Martes martes*.

Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar este prezentată în Figura 111 - Figura 114. În baza observațiilor directe și a urmelor de prezență, au fost identificate și alte specii de mamifere pe amplasamentul analizat, fără interes conservativ (Foto 132 - Foto 137).

Tabel 54. Specii de mamifere identificate pe amplasamentul studiat

Nr. crt.	Denumire științifică	Denumire populară	Familie	Ordin	Directiva Habitate	OUG nr. 57/2007	IUCN	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (km) pentru speciile de interes comunitar din situri
1.	<i>Apodemus agrarius</i>	Șobolan de câmp	Muridae	Rodentia	-	-	LC	-	-	
2.	<i>Capreolus capreolus</i>	Căprior	Cervidae	Artiodactyla	-	Anexa 5B	LC	-	-	
3.	<i>Crocidura leucodon</i>	Chițcan de câmp	Soricidae	Eulipotyphla	-	-	LC	-	-	
4.	<i>Lutra lutra</i>	Vidră	Mustelidae	Carnivora	Anexa 2, 4	Anexa 3, 4A	NT	ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284, ROSCI0366, ROSCI0385	ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284, ROSCI0366, ROSCI0385	291+000, 304+000, 382+000, 391+000, 401+000, 447+000
5.	<i>Martes martes</i>	Jder de copac	Mustelidae	Carnivora	Anexa 5	Anexa 5A	LC	-	-	
6.	<i>Mustela nivalis</i>	Nevăstuică	Mustelidae	Carnivora	-	-	LC	-	-	
7.	<i>Myodes glareolus</i>	Șoarece scurmător	Muridae	Rodentia	-	-	LC	-	-	
8.	<i>Neomys fodiens</i>	Chițcan de apă	Soricidae	Eulipotyphla	-	-	LC	-	-	
9.	<i>Sorex sp.</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	
10.	<i>Sus scrofa</i>	Mistreț	Suidae	Artiodactyla	-	Anexa 5B	LC	-	-	
11.	<i>Talpa europaea</i>	Cârțiță	Talpidae	Insectivora	-	-	LC	-	-	
12.	<i>Vulpes vulpes</i>	Vulpe	Canidae	Carnivora	-	Anexa 5B	LC	-	-	



Figura 111. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar la km 304+000

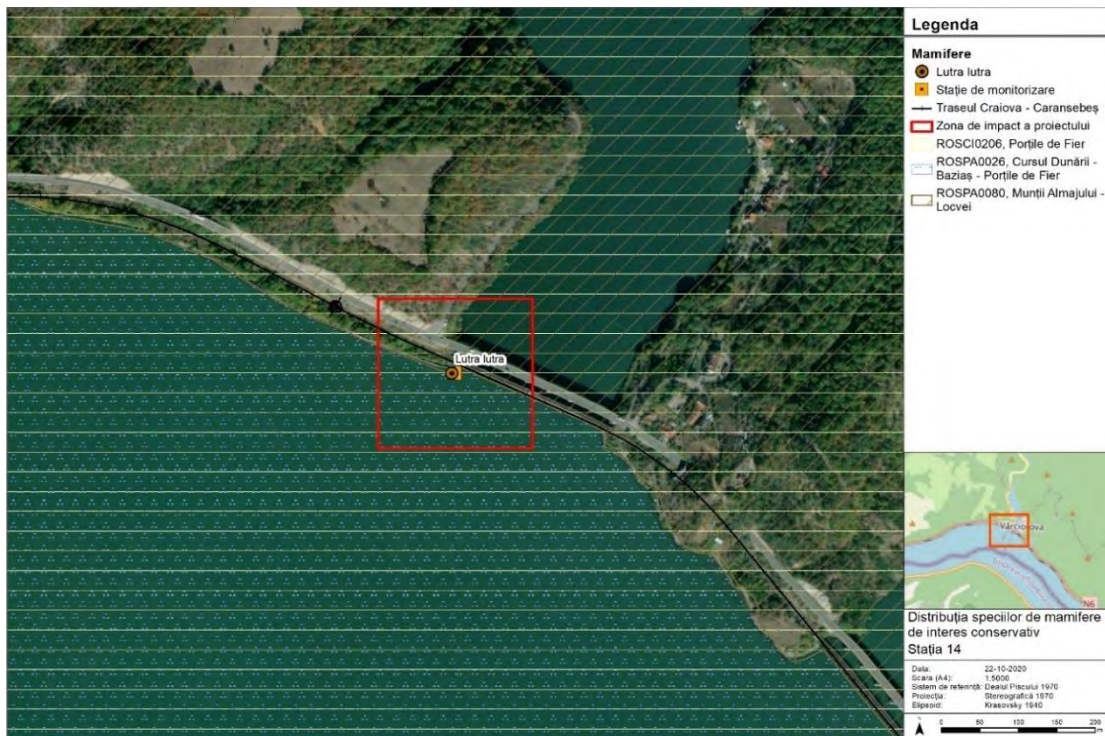


Figura 112. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar la km 382+000



Figura 113. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar la km 391+000



Figura 114. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar la km 459+000



Foto 128. *Lutra lutra* - Lăsături de vidră



Foto 129. *Lutra lutra* - Jeleu de vidră pentru marcarea teritoriului



Foto 130. *Lutra lutra* - Lăsături de vidră



Foto 131. *Lutra lutra* - Urme



Foto 132. *Apodemus agrarius*

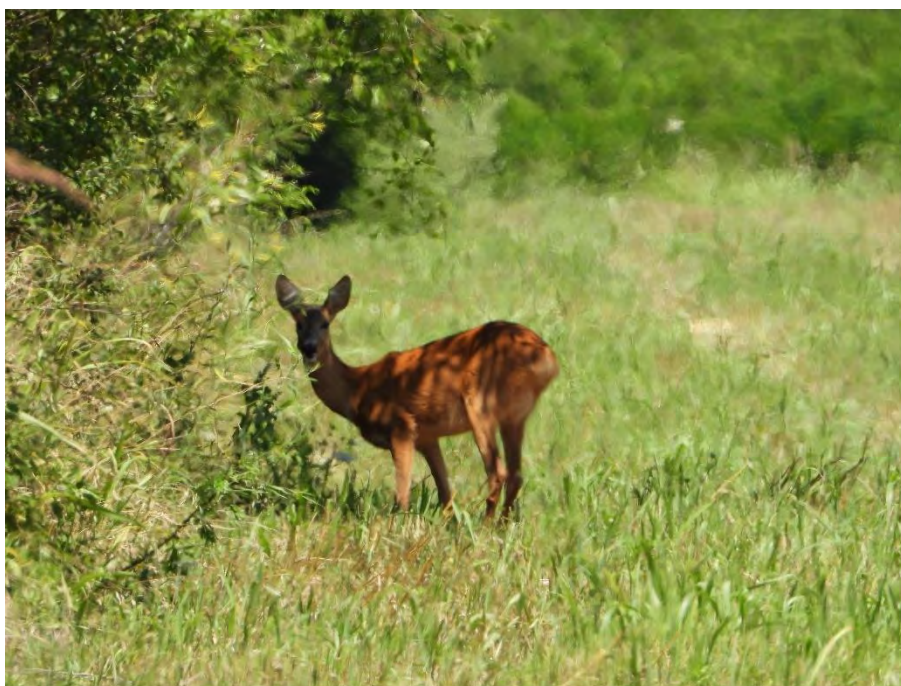


Foto 133. *Capreolus capreolus*



Foto 134. *Crocidura leucodo*



Foto 135. *Sus scrofa* – Urma



Foto 136. *Meles meles*– Urma



Foto 137. *Vulpes vulpes* – Lăsături de vulpe

Mamifere (chiroptere)

Identificarea speciilor de chiroptere la nivelul amplasamentului a fost efectuată în puncte favorabile, luând în considerare tipurile de habitate de la nivelul amplasamentului și din imediata vecinătate a acestuia.

În mare parte, proiectul respectă traseul căii ferate existente. Înregistrările au fost făcute în puncte fixe și reprezintă trecerile de la nivelul acestora ale speciilor de

chiroptere. În cadrul campaniilor de monitorizare nu au fost identificate hibernacule sau colonii de naștere, nefiind necesare activități de relocare a acestora.

În urma investigațiilor efectuate în teren am identificat prezența a 13 specii de chiroptere (Tabel 55) în zona amplasamentului analizat.

Pentru monitorizarea speciilor de chiroptere (Figura 115 - Figura 130) la nivelul amplasamentului s-a utilizat metoda înregistrărilor semnalelor de ecolocație cu ajutorul detectorului de ultrasunete cu expansiune în timp.

În Figura 131 - Figura 137 sunt prezentate sonogramele pentru speciile: *Barbastella barbastellus*, *Eptesicus nillssonii*, *Myotis myotis*, *Nyctalus noctula*, *Pipistrellus kuhlii*, *Pipistrellus nathusii* și *Pipistrellus pipistrellus*.

Tabel 55. Specii de mamifere (chiroptere) identificate pe amplasamentul studiat

Nr. crt.	Denumire științifică	Denumire populară	Familie	Ordin	Directiva Habitate	OUG 57/2007	IUCN	Prezența în formularul standard al siturilor Natura 2000 analizate	Prezența în OSC	Localizare (km) pentru speciile de interes comunitar din situri
1.	<i>Barbastella barbastellus</i>	Liliacul cârn	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 2, 4	Anexa 3	NT	ROSCI0069, ROSCI0206	ROSCI0069, ROSCI0206	370+500, 381+000, 382+000, 384+000
2.	<i>Eptesicus nilssonii</i>	Liliac nordic	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
3.	<i>Hypsugo savii</i>	Liliacul lui Savi	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	-	LC	-	-	-
4.	<i>Myotis bechsteinii</i>	Liliacul cu urechi mari	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 2, 4	Anexa 3	VU	ROSCI0069, ROSCI0206,	ROSCI0069, ROSCI0206	378+000
5.	<i>Myotis myotis</i>	Liliacul comun	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 2, 4	Anexa 3	LC	ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0385	ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0385	,383+000, 391+000
6.	<i>Nyctalus leisleri</i>	Liliacul mic de amurg	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
7.	<i>Nyctalus noctula</i>	Liliacul de amurg	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
8.	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Liliacul pitic al lui Kuhl	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
9.	<i>Pipistrellus nathusii</i>	Pipistrelul lui Nathusius	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
10.	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Liliacul pitic	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
11.	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	Liliacul pigmeu	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4A	LC	-	-	-
12.	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Liliac mare cu potcoavă	Rhinolophidae	Chiroptera	Anexa 2, 4	Anexa 3	NT	ROSCI0069, ROSCI0206	ROSCI0069, ROSCI0206	401+000
13.	<i>Vespertilio murinus</i>	Liliacul bicolor	Vespertilionidae	Chiroptera	Anexa 4	Anexa 4B	LC	-	-	-

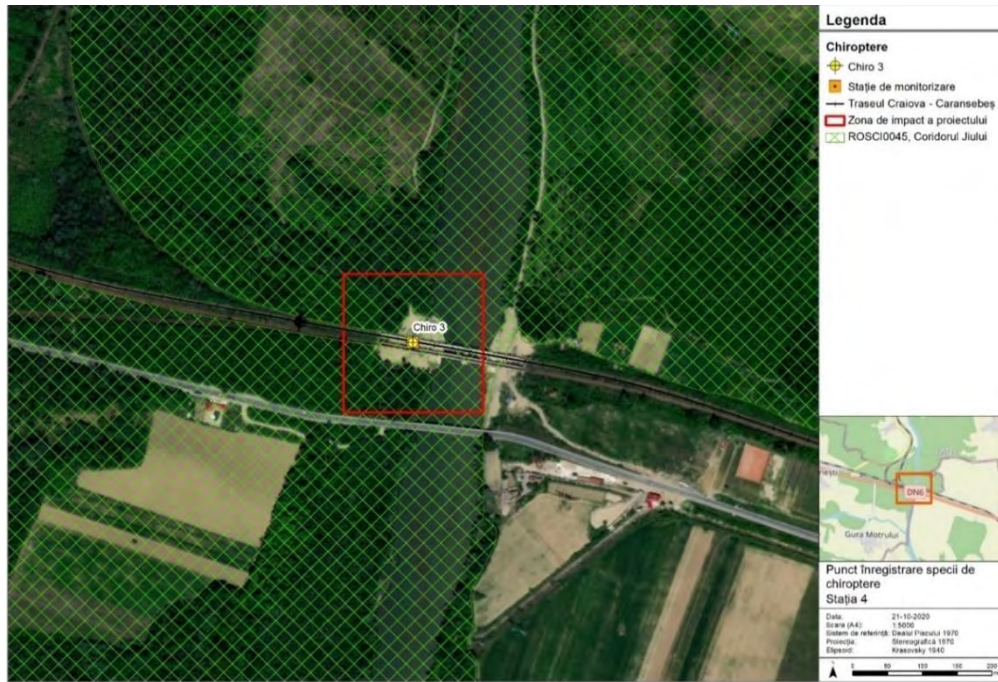


Figura 115. Punct monitorizare chiroptere la km 291+000



Figura 116. Punct monitorizare chiroptere la km 304+000



Figura 117. Punct monitorizare chiroptere la km 305+000



Figura 118. Punct monitorizare chiroptere la km 332+000



Figura 119. Punct monitorizare chiroptere la km 370+500



Figura 120. Punct monitorizare chiroptere la km 378+000



Figura 121. Punct monitorizare chiroptere la km 381+000



Figura 122. Punct monitorizare chiroptere la km 382+000



Figura 123. Punct monitorizare chiroptere la km 383+000



Figura 124. Punct monitorizare chiroptere la km 391+000



Figura 125. Punct monitorizare chiroptere la km 392+000



Figura 126. Punct monitorizare chiroptere la km 401+000



Figura 127. Punct monitorizare chiroptere la km 443+000



Figura 128. Punct monitorizare chiroptere la km 447+000

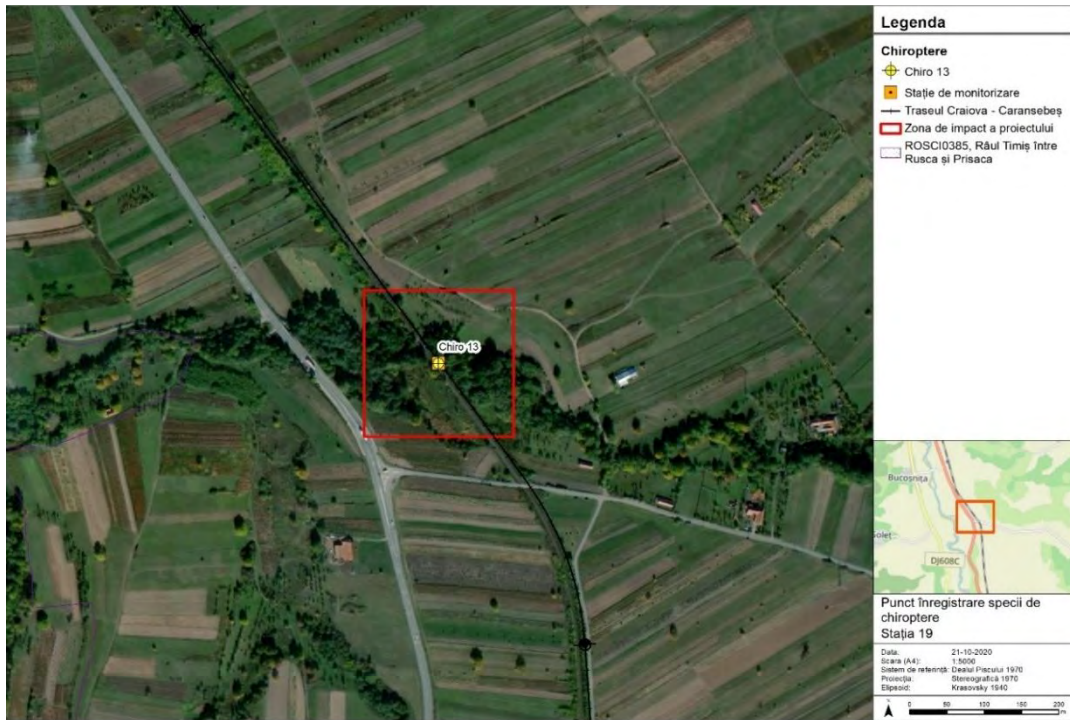


Figura 129. Punct monitorizare chiroptere la km 459+000



Figura 130. Punct monitorizare chiroptere la km 466+000

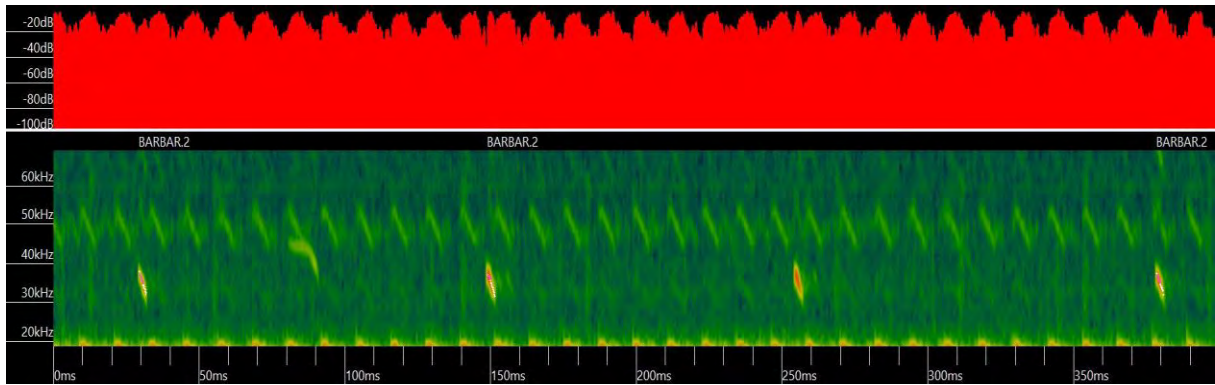


Figura 131. Sonogramă *Barbastella barbastellus*

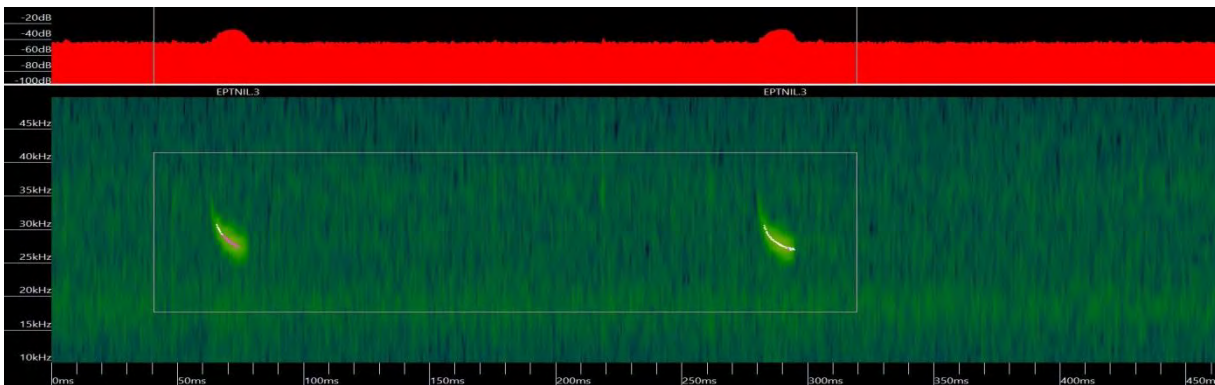


Figura 132. Sonogramă *Eptesicus nillssonii*

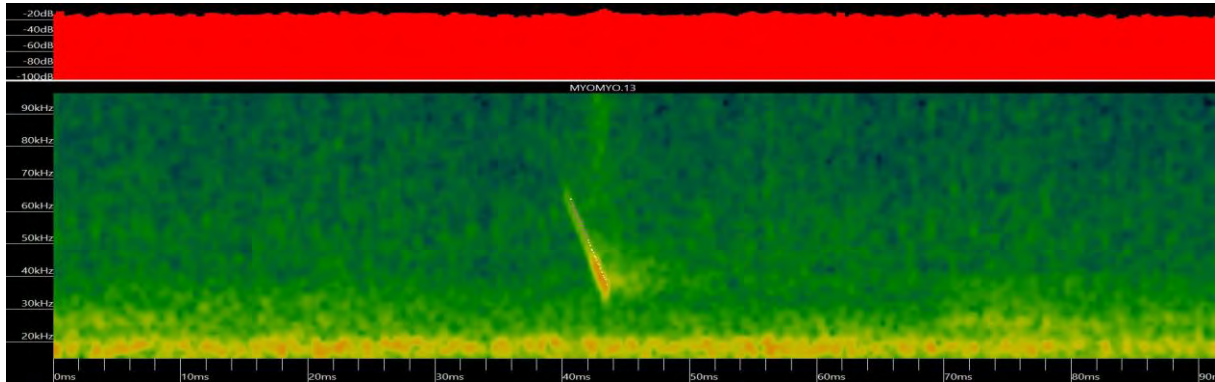


Figura 133. Sonogramă *Myotis myotis*

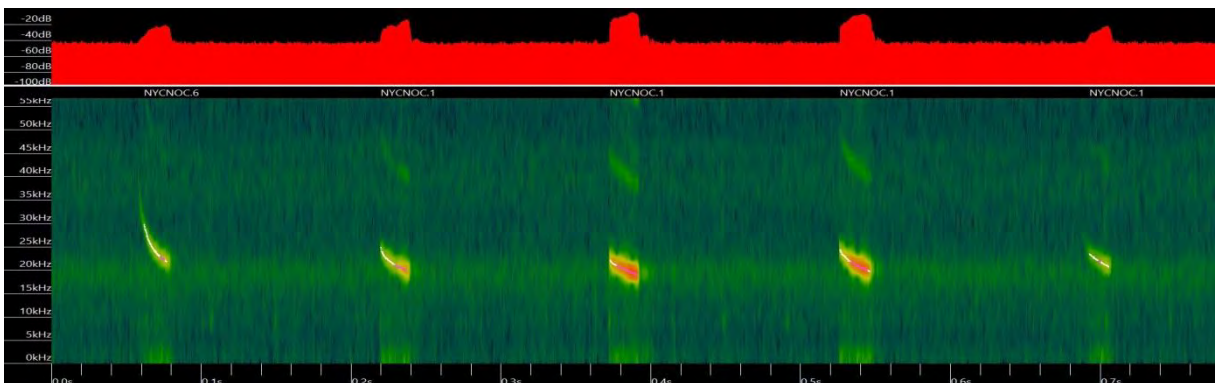


Figura 134. Sonogramă *Nyctalus noctula*

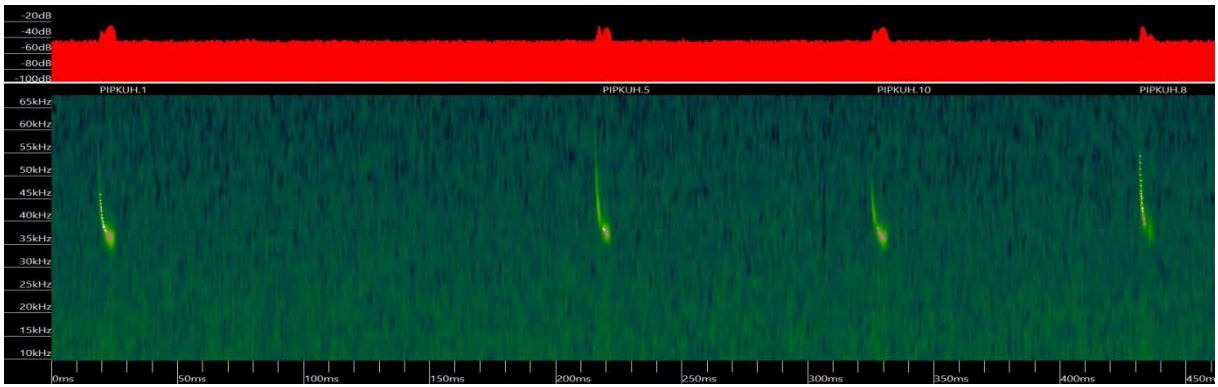


Figura 135. Sonogramă *Pipistrellus kuhlii*

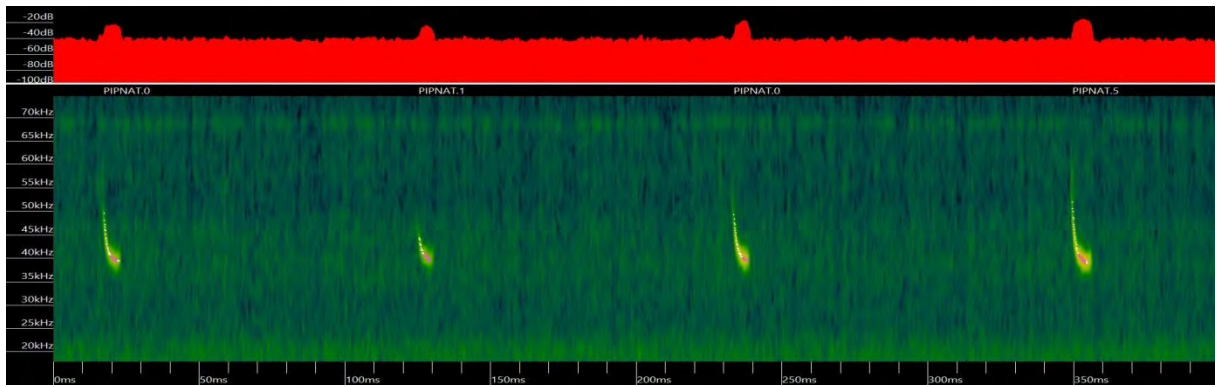


Figura 136. Sonogramă *Pipistrellus nathusii*

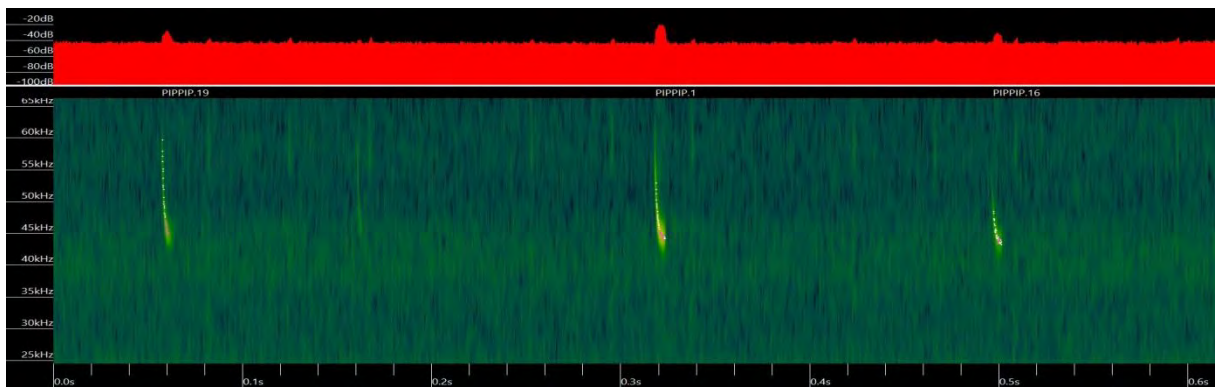


Figura 137. Sonogramă *Pipistrellus pipistrellus*

5.7. Peisajul

Pe amplasamentul proiectului sunt în vecinătate zone cu peisaj natural dar și zone cu peisaj antropizat

Peisajul natural

Peisajul are o componentă naturală legată de caracteristicile, frumusețile și valorile exclusive ale unor porțiuni specifice ale teritoriului:

- Jiul și principalul său afluent Amaradia creează o serie de micro-peisaje datorită topologiei reliefului și structurii geologice;
- Defileul Dunării caracterizat printr-o alternanță de bazine depresionare și sectoare de îngustare, diferențiate datorită structurii geologice extrem de complexe a unităților majore de relief traversate de fluviu.

Peisajul natural și cultural aflat în zonele traversate de calea ferată are un potențial turistic deosebit, datorită numeroaselor obiective turistice identificate în figura de mai sus.

Potențialul turistic este dat de peisajul format de fluviul Dunărea și de defileul său, de diversitatea reliefului din zona muntoasă, de existența elementelor floristice și faunistice deosebite, dar și printr-o serie de monumente istorice, de arhitectură și artă.

Traseul cf străbate o zonă colinară pe limita dintre Piemontul Getic în nord și Câmpia Olteniei în sud, zonă caracterizată prin dealuri și platouri piemontane din ce în ce mai înalte și mai fragmentate spre nord.

Unitățile morfo-structurale aparținând Piemontului Getic traversate sunt Piemontul Bălăciței care are aspectul unui întins platou piemontan și Dealurile Amaradiei, care sunt o subunitate a Piemontului Oltețului și sunt cuprinse între râurile Jiu și Olteț.

În continuare linia de cale ferată străbate Podișul Mehedinți, Piemontul Motrului și culoarul Timiș-Cerna, situat la limita de contact dintre Munții Cernei, Munții Mehedinți și Munții Almajului.

Totodată linia cf traversează arii de interes național și comunitar, sau se situează în vecinătatea acestora.

Zonele sensibile din punct de vedere al peisajului identificate în zona de implementare a proiectului sunt:

- Rezervația naturală de tip geologic Râpa Neagră, situată în vecinătatea proiectului între km pr. 411+300 și km pr. 411+750 - reprezintă un monument al naturii situat în Dealurile Banatului. Râpa Neagră din Mehadia este unul dintre cele mai importante obiective turistice din Banat;
- Parcul Natural Porțile de Fier, traversat de proiect reprezintă o zonă deosebit de importantă din punct de vedere al peisajului datorită obiectivelor naturale existente, acestea constituind și puncte foarte importante de atracție turistică.

Peisajul antropizat

Comparativ cu majoritatea statelor europene România are valori reduse ale indicelui de fragmentare. Cele mai mari valori ale fragmentării peisajului se găsesc în apropierea municipiilor Craiova, Drobeta Turnu Severin, Orșova și Caransebeș, acolo unde densitatea zonelor construite este foarte mare.

În zona propusă pentru realizarea proiectului având în vedere antropizarea arealului local cu destinație de teren agricol/pășune, valoarea conservativă a agroecosistemelor este una scăzută sub aspect ecologic și peisagistic. În zona stațiilor cf. valoarea conservativă a peisajului este mult diminuată de starea de degradare a construcțiilor existente și a infrastructurii.

O altă componentă a peisajului este estetic-culturală și este dată de obiectivele turistice, istorice și de arhitectură cum ar fi:

- biserici fortificate;
- așezări și necropole;
- conace.

Potențialul turistic al județului Dolj este dat de Ruinele Castrului Roman-Racari care datează din sec I-III d.Hr.) și vestigiile arheologice din Neolitic și Epoca bronzului-Coțofenii de Jos;

Pentru județul Mehedinți potențialul turistic este dat de zonele și obiectivele cu valoare deosebită:

- Drobeta Turnu-Severin – Schitul Topolniței – Mănăstirea Strehaia - Mănăstirea Gura Motrului;
- Drobeta Turnu-Severin – Porțile de Fier 1 (Gura-Văii) - Mănăstirea Vodița – Orșova;
- Parcul Național Porțile de Fier;
- Orașul Orșova;
- Conacul Răduțeștilor de la Butoiești;
- Bisericile și mănăstirile;
- Așezări, necropole și fortificații romane;
- Insula Șimian.

Principalele zone și obiective cu valoare deosebită în județul Caraș Severin sunt:

- Parcul Național Domogled-Valea Cernei;
- Băile Herculane;
- Bisericile și mănăstirile.

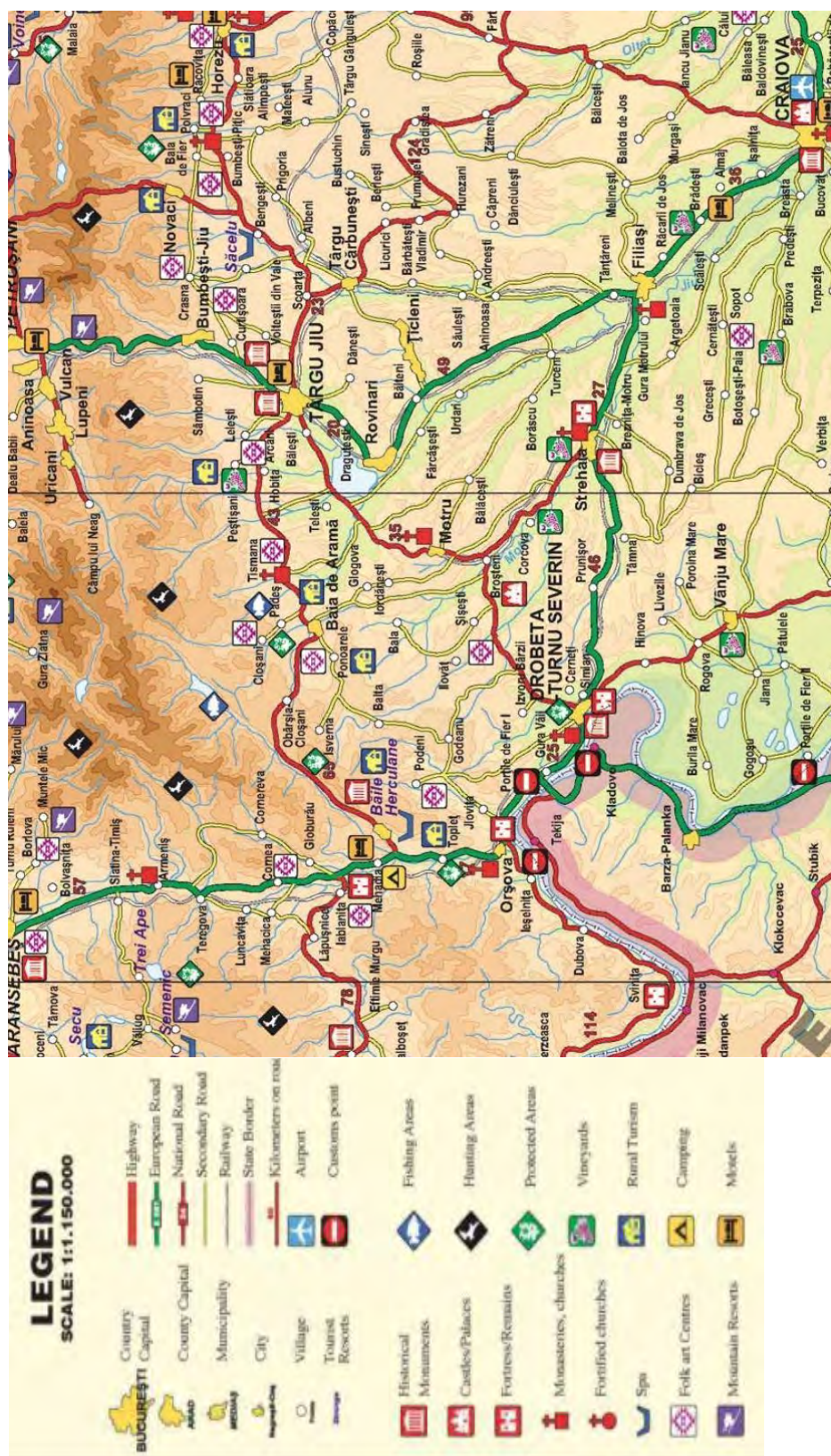


Figura - Harta turistică a traseului

Comparativ cu majoritatea statelor europene România are valori reduse ale indicelui de fragmentare. Cele mai mari valori ale fragmentării peisajului se găsesc în apropierea municipiilor Craiova, Drobeta Turnu Severin, Orșova și Caransebeș, acolo unde densitatea zonelor construite este foarte mare.

În zona propusă pentru realizarea proiectului având în vedere antropizarea arealului local cu destinație de teren agricol/pășune, valoarea conservativă a agroecosistemelor este una scăzută sub aspect ecologic și peisagistic. În zona stațiilor cf. valoarea conservativă a peisajului este mult diminuată de starea de degradare a construcțiilor existente și a infrastructurii.

5.8. Mediul social și economic

5.8.1. Mărimea și structura populației în zona proiectului

Tronsonul de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin traversează județele Dolj, Mehedinți și Caraș Severin. În unele sectoare ale amplasamentului linie de cale ferată, zona cu locuințe se află la o distanță de 15 - 20 m de limita căii ferate, în funcție de configurația terenului. Datele demografice sunt sintetizate pe județe în tabelul de mai jos, cu clasificarea numărul de locuitori, codul SIRUTA (Sistemul Informatic al registrul Unităților teritorial-Administrative din România).

Tabel - Populația României la 1 ianuarie 2020 (INS)

Jud	Cod SIRUTA	Oraș/comună	Masculin	Feminin	Total
Dolj	70414	Oraș Filiași	8881	9224	18105
	71055	Com. Brădești	2263	2294	4557
	74875	Com. Coțofenii din Față	2047	1011	1036
	70566	Com. Almăj	898	935	1833
	69900	Mun. Craiova	141712	159557	301269
	70094	Com. Ișalnița	1998	2057	4055
Mehedinți	111006	Com. Butoiești	1617	1585	3202
	112334	Com. Ilovița	673	612	1285
	109826	Com. Șimian	5234	5181	10415
	112129	Com. Husnicioara	644	549	1193
	113233	Com. Prunișor	932	903	1835
	113732	Com. Târna	1610	1635	3245
	113974	Com. Voloiac	832	810	1642
	113518	Com. Stângăceaua	645	585	1230
	110116	Oraș Strehăia	5490	5561	11051
	110063	Mun. Orșova	5903	6494	12397
109773	Mun. Drobeta- Turnu Severin	51074	55633	106707	
Caraș Severin	51010	Mun. Caransebeș	14343	15394	29737
	50923	Oraș Băile Herculane	2274	2552	4826
	54387	Com. Topleț	1283	1265	2548
	53274	Com. Mehădia	1981	2030	4011
	53023	Com. Iablanța	1001	1035	2036
	52115	Com. Cornea	809	862	1671
	52721	Com. Domașnea	625	667	1292
	54270	Com. Teregova	1918	1982	3900
	51243	Com. Armeniș	1173	1178	2351
	54056	Com. Slatina-Timiș	1460	1502	2962
	51751	Com. Bucșnița	1418	1363	2781
	51699	Com. Buchin	1012	1010	2022
	53425	Com. Păltiniș	1231	1167	2398

5.8.2. Structura pe grupe de vârstă și etnică a populației

Tabel - Populația pe grupe de vârstă pentru județul Dolj

Dolj	Ani	0-14 ani	15-64 ani	60 și peste
	2013	95410	476068	118779
2014	99163	485787	120810	
2015	97450	482407	124604	
2016	97664	479079	122190	
2017	97393	475717	122551	

Tabel - Populația pe grupe de vârstă pentru județul Mehedinți

Mehedinți	Ani	0-14 ani	15-64 ani	60 și peste
	2013	41605	186331	64838
2014	40592	184537	65124	
2015	40229	182192	65866	
2016	39571	179877	66605	
2017	39035	177312	67346	

Tabel - Populația pe grupe de vârstă pentru județul Caraș-Severin

Caraș Severin	Ani	0-14 ani	15-64 ani	60 și peste
	2013	46263	214746	74266
2014	45030	211922	75315	
2015	44398	208408	76976	
2016	43524	205020	78443	
2017	42587	201577	79607	

Din perspectiva structurii pe vârste a populației, se remarcă faptul că pentru toate cele 3 județe analizate, procesul de îmbătrânire demografică este unul avansat.

Distribuția populației grupe de vârstă arată o tendință de regres demografic.

Tendința de îmbătrânire este datorată în mare parte migrației populației apte de muncă, dar și natalității scăzute care se observă la nivelul județelor.

Natalitatea în cele 3 județe s-a menținut în anul 2017 la un nivel relativ scăzut. În județul Dolj rata natalității a fost între 7,5-8,4, născuți vii la 1000 de locuitori, iar în județele Mehedinți și Caraș Severin a fost sub 7,5. Comparativ cu anii precedenți natalitatea este într-o scădere continuă.

Componentele de bază ale muscării naturale a populației sunt natalitatea și mortalitatea.

În 2017 în județele Dolj, Mehedinți și Caraș Severin numărul deceselor a fost mai mare decât numărul născuților vii, sporul natural fiind negativ.

Structura etnică a populației

În ceea ce privește structura etnică a populației, 90,1% dintre locuitorii județului Dolj sunt români, urmași de romi (4,5%) și restul de grupuri minoritare de mici dimensiuni.

Structura etnică a populației județului Mehedinți cuprinde 89,2% români, 4,1% romi și 6,7% alte minorități.

Structura etnică pentru județul Caraș-Severin cuprinde: 88,25 % români și 12,75% alte naționalități.

5.8.3. Starea de sănătate

Rata de mortalitatea brută, cauzată de diverse boli (cerebro-vasculare, ale aparatului circulator, respirator, digestiv etc.) în anul 2017 față de anul 2016 a scăzut, cea mai mare scădere a fost înregistrată Dolj și Caraș-Severin cu 0,7 ‰.

În județele Caraș-Severin, Dolj, au scăzut anii de viață potențial pierduți prin decese premature, iar în județul Mehedinți au crescut.

Rată mică a incidenței cu boli transmisibile s-a înregistrat în județele Caraș-Severin 0,7 ‰ locuitori și Dolj 1,4 ‰ locuitori.

Tabel - Durata medie a vieții pe sexe – județul Dolj

Județ	Ani	Ambele sexe	Masculin	Feminin
Dolj	2013	74,39	71,12	77,75
	2014	74,76	71,48	78,10
	2015	74,47	70,95	78,14
	2016	74,63	71,16	78,19
	2017	74,88	71,42	78,43

Tabel - Durata medie a vieții pe sexe – județul Mehedinți

Județ	Ani	Ambele sexe	Masculin	Feminin
Mehedinți	2013	74,11	70,94	77,41
	2014	74,16	71,13	77,33
	2015	74,12	70,97	77,42
	2016	74,79	71,77	77,93
	2017	74,81	71,91	77,77

Tabel - Durata medie a vieții pe sexe – județul Caraș-Severin

Județ	Ani	Ambele sexe	Masculin	Feminin
Caraș-Severin	2013	74,57	71,42	77,80
	2014	74,70	71,78	77,66
	2015	74,40	71,40	77,45
	2016	74,74	71,48	78,12
	2017	75,09	71,67	78,68

Din rapoartele INS se observă că populația feminină are o durată a vieții mai mare față de cea masculină.

5.8.4. Aspecte economice

Circa 25% din populația județului Dolj se află în risc de sărăcie, pondere care a crescut în ultimii ani, mai ales pe durata crizei economice. Localitățile cele mai expuse riscului de sărăcie sunt cele cu o populație numeroasă de etnie romă, precum și comunele din partea de vest, de sud și de est a județului, cu accesibilitate redusă și populație îmbătrânită.

La nivelul județului Dolj există un număr mare de persoane care beneficiază de prestații sociale (locul I la nivel național la numărul de beneficiari de venit minim garantat). Datele Agenției Naționale de Plăți și Inspecție Socială indică faptul că un număr foarte mare de locuitori ai județului Dolj sunt dependenți de bugetul de stat - 5,8% din populația stabilă a județului beneficiază de venit minim garantat.

Județul Dolj are o rată a riscului de sărăcie medie în context național și scăzută în context regional, fiind cea mai dezvoltată zonă din partea de sud-vest a țării. Totuși, studiul indică faptul că aproximativ 25% din populația județului trăiește cu mai puțin de 60% din venitul național mediu echivalat după transferuri sociale.

Județul Mehedinți, conform Comisiei Naționale de Prognoză, are Produsul Intern Brut pe cap de locuitor printre cele mai scăzute și un nivel foarte ridicat al șomajului.

Județul Caraș-Severin face parte din Regiunea Vest care este printre cele mai dezvoltate și are cea mai ridicată pondere a populației active din punct de vedere economic din regiune.

În anul 2017 rata șomajului este în scădere comparativ cu anul precedent:

- Județul Dolj 8,93%,
- Județul Mehedinți 9,56%,
- Caraș-Severin 2,67%.

Migrația este un fenomen din ce în ce mai acut în toate județele țării și reprezintă unul dintre factorii care influențează scăderea populației, ca migrație internă și mai ales externă.

Schimbările de domiciliu

Județ - anul 2017	Plecați	Sosiți	Sold
Dolj	10250	9984	-266
Mehedinți	5693	4653	-1040
Caraș-Severin	5757	4546	-1211

5.9. Moștenirea culturală

Identificarea elementelor de patrimoniu cultural existente în zona amplasamentelor obiectivelor proiectului a avut în vedere informațiile disponibile la data elaborării prezentului Raport de impact asupra mediului, Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2314/08.07.2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată, și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările și completările ulterioare și Repertoriul Arheologic Național disponibil pe site-ul Institutului de Memorie Culturală.

În tabelul de mai jos sunt prezentate monumentele de patrimoniu cultural și situri arheologice ce se află în apropierea liniei de cale ferată.

5.9.1. Monumente istorice și situri arheologice

De-a lungul traseului liniei cf Craiova-Caransebeș au fost identificate conform *Studiului Arheologic* în mai multe situri arheologice și monumente istorice ce sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel - Monumente de patrimoniu cultural și situri arheologice

Nr. crt.	Cod RAN	Nume	Tip	Punct	Reper
<i>Județul Dolj</i>					
1.	69919.03	Situl arheologic de la Craiova-Valea Șarpelui	așezare	Valea Șarpelui	Situl arheologic se află la sud-vest de intersecția DJ 605, Craiova-Melinești, cu Centura Nord a Craiovei, la nord de cursul de apă Valea Șarpelui, se află la 500m față de linia cf
2.	70101.01	Tezaurul monetar de la Ișalnița	tezaur monetar	Ișalnița	Tezaurul a fost descoperit întâmplător, în 1942, în timpul unor lucrări agricole, la cca 400 m de actuala albă a Amaradiei, se află la 1km față de linia cf
3.	70575.01	Situl arheologic de la Almăj - Școala generală	așezare	Almăj	La cca.100 m vest de școală, pe un bot de deal, la cca. 200 m vest de biserica satului, se află la 1,2km

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

					față de linia cf
4.	70584.01	Situl arheologic de la Beharca – Podul Almăj	așezare	Podul de cale ferată	Situl se află pe Valea Almăjului, lângă podul de cale ferată
5.	70575.03	Situl arheologic de la Almăj-Pod	așezare	Podul de cale ferată	Situl se află pe Valea Almăjului, lângă podul de cale ferată
6.	71108.01	Așezarea romană de la Răcarii de Jos	așezare	Răcarii de Jos	Situl arheologic se află la 150 m sud vest de gară și pe malul stâng al râului Jiu, la cca.1km est
7.	71108.02	Castrul de la Răcarii de Jos	castru	Răcarii de Jos	La 100 m SV de gară, la 2 km E de Jiu, în dreptul podului Scăiești
Județul Mehedinți					
8.	111015.01	Tezaurul monetar de la Butoiești - La nucul lui Fănică	tezaur monetar	Butoiești	Situl arheologic se află pe malul stâng al râului Motru și la 500m față de linia cf
9.	111033.02	Situl arheologic de la Buicești - Mangu	așezare	Mangu	Pe malul drept al râului Motru și la 2 km față de linia cf
10.	109782.02	Situl arheologic de la Drobeta-Turnu Severin - str. Independenței nr. 2	cetate	Drobeta-Turnu Severin	Pe terasa înaltă a Dunării, la cca 50 de m de fluviu, în curtea Muzeului Regiunii "Porților de Fier", și la 50m față de linia cf
11.	109782.06	Castrul roman de la Drobeta	castru	Drobeta-Turnu Severin	150 m față de linia cf
12.	109782.01	Orașul roman Drobeta	așezare urbană	Drobeta-Turnu Severin	între str. Călărași, Calomfirescu, Smârdan, parcul Liceului "Traian" și malul Dunării și la 400m față de linia cf
13.	109782.07	Ruinele cetății Severinului de la Drobeta-Turnu Severin	cetate	Drobeta-Turnu Severin	Bd. Dunării Reper în parcul "General Dragalina" și la 1km față de linia cf
14.	109782.05	Biserica medievală de la Drobeta-Turnu Severin - str. Independenței nr. 2	biserică	Drobeta-Turnu Severin	în curtea Muzeului Regiunii "Porților de Fier" și 100m față de linia cf
15.	109817.01	Situl arheologic de la Drobeta-Turnu Severin - cartier Schela Cladovei	așezare și necropolă	Drobeta-Turnu Severin	Pe prima terasă a Dunării, la o înălțime de 3-4 m față de nivelul inițial al fluviului, spre ieșirea în direcția Orșova din municipiul Drobeta Turnu Severin - pag. 23 / 49 pichetul de grăniceri, terenul extravilan dintre Dunăre și calea ferată și la 600m față de linia cf
Județul Caraș Severin					
16.	54396.01	Ruinele apeductului Sub Iorgovan de la Topleț	apeduct	Topleț	120m față de linia cf
17.	54396.02	Apeductul Podul Turcilor de la Topleț	apeduct	Topleț	120 m față de linia cf
18.	54396.03	Așezarea neolitică de la Topleț	așezare	Topleț	în hotarul localității și la 120m față de linia cf
19.	54396.04	Așezarea daco-romană de la Topleț	așezare	Topleț	în hotarul localității, la 1 km în amonte de confluența pârâului Sichevița cu râul Cerna și la 120m

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

					față de linia cf
20.	54396.05	Situl arheologic de la Topleț - Cariera Topleț	carieră	Topleț	Cariera Topleț și la 120m față de linia cf
21.	53283.04	Situl arheologic de la Mehadia - Dealul Grad	cetate	Mehadia	Dealul Grad (Dealul urzeasca) NE de sat, la 1 km și la 200m față de linia cf
22.	53283.05	Situl arheologic de la Mehadia - Ulici	așezare și necropolă	Mehadia	La 1 km nord de sat, pe malul stâng al râului Belareca și la 200m față de linia CF
23.	53283.10	Așezarea preistorică de la Mehadia - Dealul Șoșdea	așezare	Mehadia	În partea de SV a localității, în dreapta râului Bela Reca, a căii ferate și podului CFR și la 200m față de linia CF
24.	53283.08	Așezarea eneolitică de la Mehadia Podul Tăini	așezare	Mehadia	la 200 m V de pod și la 200m față de linia CF
25.	53283.03	Fortificația medievală de la Mehadia	fortificație	Mehadia	pe malul râului Bela Reca, intravilan și la 150m față de linia CF
26.	53283.02	Fortul de epocă modernă de la Mehadia - Băcășneț	fort	Mehadia	Băcășneț și la 200m față de linia de cale ferată
27.	53283.09	Fortificația medievală de la Mehadia - Șanțul Mic	fortificație	Mehadia	Șanțul Mic la poalele Dealului Grad și la 200m față de linia de cale ferată
28.	53032.01	Depozitul de bronzuri de la lablanița	depozit de bronzuri	lablanița	lablanița și la 400m față de linia CF
29.	53032.02	Cariera de piatră de la lablanița	carieră de piatră	lablanița	lablanița și la 400m față de linia CF
30.	52133.01	Așezarea dacoromană de la Crușovăț - Luncă"	așezare	Crușovăț	la sud de sat și la 350m față de linia CF
31.	52124.01	Așezarea Tizapolgar de la Cornea	așezare	Cornea	Cornea și la 250m față de linia CF
32.	52730.04	Așezarea Coțofeni de la Domașnea - „Peștera Vârful Înalt"	locuire în peșteră	Domașnea	La 2,2km față de linia CF
33.	52730.02	Fortificația medievală de la Domașnea - Potoc	fortificație	Domașnea	la 3 km NV de sat și la 2,2km față de linia CF
34.	52730.01	Așezarea romană de la Domașnea - Coveiul lui Ișca	așezare	Domașnea	la 1 km sud de sat, spre Orșova și la 2,2 km față de linia cf
35.	52730.08	Castrul roman Ad Pannonios și drumul roman de la Domașnea	castru	Domașnea	Domașnea și la 2,2km față de linia de cale ferată
36.	52730.03	Așezarea neolitică de la Domașnea - „Dealul Dosu"	așezare	Domașnea	Dealul Dosu și la 2,2km față de linia de cale ferată
37.	52730.05	Situl arheologic de la Domașnea -	așezare	Domașnea	pe Muntele Cerna-Vârf sau Cerna Vâr și la 2,2 km față de linia de cale

		„Piatra Ilișovei”			ferată
38.	52730.06	Așezarea Coțofeni de la Domașnea - „Terasa calului”	așezare	Domașnea	Terasa calului (Terasa cu cal) și la 2,2km față de linia de cale ferată
39.	52730.07	Așezarea romană de la Domașnea - „Pivnița lui Românu Nicolae”	așezare	Domașnea	Pivnița lui Românu Nicolae și la 2,2 km față de linia de cale ferată
40.	54289.01	Castrul militar auxiliar Ad Pannonios de la Teregova - La Luncă	castru	Teregova	malul stâng al râului Hideg la cca. 2 km N de hotarul comunei, malul stâng al râului Hideg la S-V, pârâul Criva și râul Timiș la V și la 600m față de linia de cale ferată
41.	51252.01	Situl arheologic de la Armeniș-Cracul Grozii	așezare	Armeniș	Pe dealul situat în fața stației CFR Armeniș la 400m față de linia de cale ferată
42.	51252.04	Fortificația de pământ de la Armeniș	fortificație de pământ	Armeniș	pe dealul din fața gării CFR Armeniș la 400m față de linia de cale ferată
43.	51252.05	Posibile situri arheologice la Armeniș	neprecizată	Armeniș	Armeniș la 400m față de linia de cale ferată
44.	54065.01	Situl arheologic de la Slatina - Timiș - Gura Ilovei	așezare	Gura Ilovei (Sas, Podu Ilovei)	în stânga șoselei Băile Herculane-Caransebeș, pe prima terasă a Timișului la 1,2 km față de linia de cale ferată
45.	51760.01	Construcție romană de la Bucușnița - Săliște	construcție	Bucușnița	la 300m față de linia cf, la 50 m de șosea, la 1,5 km de com. Bucușnița; 1 km E de râul Timiș
46.	51760.02	Fortificația romană de la Bucușnița - Luncă	fortificație	Bucușnița	la 1,5 km est de comuna Bucușnița, la 10 m est de DN6, în dreptul bornei km 12, în lunca joasă a Timișului, la 1 km est de râul Timiș, la 300m față de linia de cale ferată

Din analiza datelor rezultă necesitatea ca în timpul executării lucrărilor să fie asigurată supravegherea arheologică pentru a se evita distrugerea unor eventuale vestigii arheologice. Luând în considerare distanța față de construcțiile arhitecturale și culturale din zona proiectului, lucrările de reabilitare a liniei c.f. nu vor degrada resursele culturale localizate în afara căii ferate.

Pentru Gara "Băile Herculane", ce se afla pe Lista monumentelor istorice din județul Caraș-Severin, cod: CS-II-m-A-11025, se vor lua măsuri în funcție de cerințele /recomandările menționate în avizul de la factorii decizionali în domeniul protecția patrimoniului cultural și istoric. Pentru întreg traseul de cale ferată s-au întreprins demersuri, încă din faza de studiu de fezabilitate, ca supravegherea arheologică și diagnosticul arheologic să fie realizate de Institutul Vasile Pârvan.

În avizul nr. 14/M/Z/18.02.2022, emis de Direcția Județeană pentru Cultură Dolj, realizarea lucrărilor de reabilitare de pe suprafața siturilor arheologice Almăj, Răcari și zona sa de protecție de 500 m se va desfășura cu asigurarea supravegherii arheologice. Dacă intervențiile vor afecta suprafețe de teren situate în afara amplasamentului actual și sunt localizate pe suprafața acestor situri este obligatorie obținerea certificatului de descărcare de sarcină arheologică

Conform Avizului nr.13/Z/13.02.2020 emis de Ministerul Culturii – Direcția pentru Cultură Mehedinți, la realizarea lucrărilor pe tronsonul CF Craiova-Caransebeș se va avea în

vedere existent mai multor situri arheologice cum ar fi: „Orașul Roman Drobeta, cod LMI MH-I-s-10044, situl de la Drobeta Turnu Severin, punct Schela Cladovei, cod LMI MH-I-s-10045, lucrările se vor realiza cu respectarea legislației în vigoare, și anume la faza P.T. se va efectua diagnostic arheologic pe tot traseul din județul Mehedinți.

Conform Avizului nr. 741 din 17.09.2021 emis de Direcția Județeană pentru Cultură Caraș-Severin, la realizarea lucrărilor pe tronsonul cf Craiova-Caransebeș au fost menționate existența mai multor situri arheologice cum ar fi:

- Gara de la Băile Herculane cu clădirea anexă, cod LMI CS-II-m-A-11025,
- Ruinele apeductului Sub Iorgovan de la Topleț cod RAN 54396.01, cod LMI CS-II-m-B-11215,
- Apeductul Podul Turcilor de la Topleț cod RAN 54396.02, cod LMI CS-II-m-B-11216,
- Schitul de la Armeniș – Piatra Scrisă cod RAN 51252.02 fiind listată în categoria A, pentru care s-a efectuat diagnostic arheologic și urmează să se efectueze un diagnostic arheologic intrusiv, supraveghere arheologic pe toate segmentele, iar la D.T.A.C este necesar să se aducă/supună avizării documentația pentru zonele în care se află cele 4 monumente istorice.

În avizul emis de Direcția Județeană pentru Cultură Caraș-Severin, la faza D.T.A.C este necesar să se aducă/supună avizării documentația pentru zona în care se află Schitul de la Armeniș – Piatra Scrisă cod RAN 51252.02 fiind listată în categoria A, iar la faza de execuție se va respecta legislația în vigoare și anume *supunerea supravegherii arheologice*.



Biserica Ortodoxă Jidoștița nu este înscrisă în LMI ca monument istoric și se află la distanța de aproximativ 100 m față de lucrările cf de la km pr.372+527-km.372+862.



Au fost identificate de-a lungul liniei cf Craiova-Caransebeș, în apropierea acestora mai multe obiective de interes public prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Obiective de interes public

Nr. crt.	Localitate/ Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
<i>Județul Dolj</i>			
1.	Craiova	Grădina Botanică Alexandru Buia	1600
2.	Craiova	Muzeul de Artă din Craiova	1900
3.	Craiova	Stadionul Ion Oblemenco	2800
4.	Craiova	Parcul Romanescu	3100
5.	Craiova	Parcul Tineretului	3900
6.	Craiova	Palatul Jean Mihail - Muzeul de Artă	2000
7.	Craiova	Opera Română Craiova	1900
8.	Craiova	Catedrala Mitropolitană Sfântul Dumitru	2400
9.	Craiova	Filarmonica Oltenia	2100
10.	Craiova	Muzeul Olteniei	2300
11.	Cernele	Ștrand Coloseum	2300
12.	Ișalnița	Biserica Adormirea Maicii Domnului	1200
13.	Ișalnița	Stadionul Oltenia	300
14.	Ișalnița	Satul de vacanță Breasta	5500
15.	Coțofenii din Față	Conacul Coțofenilor	1200
16.	Coțofenii din Față	Biserica Adormirea Maicii Domnului	1300
17.	Răcarii de Jos	Parohia Răcarii de Jos	600
<i>Județul Mehedinți</i>			
18.	Butoiești	Conacul Raduștilor	400
19.	Butoiești	Biserica de lemn	450
20.	Tâmna	Biserica Ortodoxă	2300
21.	Șimian	Stadionul de fotbal	100

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Nr. crt.	Localitate/ Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
22.	Șimian	Insula Șimian	1100
23.	Cerneți	Cula lui Tudor Vladimirescu	4800
24.	Gura Văii	Muzeul Porțile de Fier	50
25.	Cerneți	Stadionul Pandurii	2300
26.	Cerneți	Mănăstirea	2000
27.	Drobeta Turnu Severin	Palatul Culturii –Theodor Costescu”	300
28.	Drobeta Turnu Severin	Cetatea Medievală a Severinului	100
29.	Drobeta Turnu Severin	Castelul de Apă	900
30.	Drobeta Turnu Severin	Castrul Roman	100
31.	Drobeta Turnu Severin	Podul lui Traian	50
32.	Drobeta Turnu Severin	Parcul Gării	50
33.	Drobeta Turnu Severin	Parcul Rozelor	90
34.	Drobeta Turnu Severin	Monumentul eroilor	60
35.	Drobeta Turnu Severin	Parcul Dragalina	190
36.	Drobeta Turnu Severin	Stadionul Municipal	2100
37.	Drobeta Turnu Severin	Parcul Aluniș	700
38.	Drobeta Turnu Severin	Fântana CINETICĂ	500
39.	Drobeta Turnu Severin	Muzeul de artă	400
40.	Orșova	Insula Ada Kaleh	400
41.	Gura Văii	Portile de Fier	40
42.	Orșova	Muzeul Regiunii Porțile De Fier	50
43.	Orșova	Stadionul Municipal Orsova	1900
44.	Orșova	Mănăstirea Sfanta Ana	2300
<i>Județul Caraș Severin</i>			
45.	Topleț	Morile de apă	450
46.	Topleț	Biserica Betania	260
47.	Băile Herculane	Băile Imperiale Austriece	3200
48.	Băile Herculane	Parcul Central	3300
49.	Băile Herculane	Cazinoul	3000
50.	Băile Herculane	Statuia lui Hercules	3200
51.	Băile Herculane	Podul Roșu	2500
52.	Băile Herculane	Podul de Piatră	3400

Nr. crt.	Localitate/ Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
53.	Băile Herculane	Grota Haiducilor	4000
54.	Mehadia	Crucea Mehadia	1370
55.	Teregova	Lacul Trei Ape	10000
56.	Teregova	Biserica ortodoxă Teregova	70
57.	Armeniș	Schitul Piatra Scrisă	300
58.	Caransebeș	Lacul Zervesti	6000
59.	Caransebeș	Masivul Muntele Mic	15000
60.	Caransebeș	Muzeul județean de etnografie și al Regimentului de Granița	1100
61.	Caransebeș	Parcul General I. Dragalina	1100
62.	Caransebeș	Parcul Teiuș	250
63.	Caransebeș	Piața Revoluției	1100
64.	Caransebeș	Turnul lui Ovidiu	9000
65.	Caransebeș	Statuia General I. Dragalina	1000
66.	Caransebeș	Stadionul Municipal	220
67.	Caransebeș	Catedrala Învierea Domnului	1200

5.10. Descrierea evoluției probabile a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat

Tabel - Evoluția probabilă a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat

Componentă	Evoluția probabilă a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat	Aprecierea globală a evoluției probabile a stării mediului
Apă	Existența infrastructurii de cale ferată în aria proiectului nu prezintă, în momentul de față, presiuni asupra corpurilor de apă de suprafață și subterane traversate de aceasta. În cazul neimplementării proiectului nu sunt așteptate modificări calitative sau cantitative ale corpurilor de apă de suprafață din zonă.	Menținere
Aer	În perspectiva neimplementării proiectului, a creșterii parcului auto și a dezvoltării disproporționate a infrastructurii rutiere față de cea feroviară, se poate preconiza o înrăutățire a calității aerului pe termen lung, ca urmare a creșterii numărului de autovehicule de pe ruta Craiova-Caransebeș	Înrăutățire
Schimbări climatice	Situația neimplementării proiectului, tendința de evoluție se preconizează a fi una negativă, din cauza creșterii emisiilor GES asociate traficului rutier.	Înrăutățire
Sol	În cazul neimplementării proiectului nu sunt așteptate schimbări la nivelul calității solului, față de situația existentă. Prin neimplementarea proiectului nu vor apărea surse potențiale de contaminare a solului asociate traficului feroviar.	Menținere
Subsol	Proiectul nu are legătură directă cu starea resurselor subsolului iar implementarea sau neimplementarea sa nu vor influența evoluția viitoare a resurselor subsolului.	Menținere
Biodiversitate	În situația neimplementării proiectului, nu sunt așteptate schimbări importante față de situația existentă.	Menținere
Peisaj	În situația neimplementării proiectului, sunt așteptate schimbări față de situația existentă. În absența oricăror investiții aspectul clădirilor cf, se poate înrăutăți în timp.	Înrăutățire

Mediul social și economic	În situația neimplementării proiectului, tendința de evoluție a componentei mediu social și economic, se preconizează a fi una negativă dacă se iau în considerare lipsa locurilor de muncă la nivel local și nevoia localnicilor pentru mobilitate în vederea asigurării acestora. În situația neimplementării proiectului, tendința de evoluție a componentei mediu social și economic, se preconizează a fi una negativă.	Înrăutățire
Moștenire culturală	În situația neimplementării proiectului, nu sunt așteptate schimbări importante față de situația existentă.	Menținere

Evoluție posibilă față de situația existentă

Clase	Explicație
Îmbunătățire	Tendința de evoluție este una pozitivă
Înrăutățire	Tendința de evoluție este negativă
Menținere	Nu sunt așteptate schimbări importante față de situația existentă

6. DESCRIEREA FACTORILOR DE MEDIU SUSCEPTIBILI A FI AFECTAȚI DE PROIECT

Situațiile prezentate nu reprezintă rezultate ale evaluării impactului asupra mediului, ci descrierea situațiilor în care ar putea fi considerată o afectare semnificativă a componentelor de mediu, relevante pentru proiectul analizat.

Populația și sănătatea umană

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra populației sunt pericolele majore asociate cu proiectul (efectele cauzate de schimbările din proiect) și anume:

- modificările condițiilor de viață - distrugerea/degradarea unei/unor resurse de care depind comunitățile locale;
- apariția unui fenomen de depopulare prin modificarea folosințelor ca: reședințe, spații comerciale, industriale, de recreere și agrement, clădiri structuri sau alte întrebuințări ca urma a exproprierilor
- efecte asupra grupurilor vulnerabile - prin exproprieri pot să apară modificări ale structurii etnice a localităților;
- modificarea condițiilor de locuire - ca urmare fie a exproprierilor, fie din cauza apariției unor forme de impact sau riscuri datorate/ agravate de implementarea proiectului (inundații, alunecări de teren etc);

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra sănătății umane ca urmare a construcției și operării proiectului sunt:

- expunerea la zgomotul traficului feroviar în perioada de funcționare – depășirea valorilor maxim admisibile;
- expunerea la zgomotul traficului de șantier în perioada de execuție;
- emisiile de poluanți în perioada de execuție, funcționare și dezafectare - eliberarea de substanțe toxice în mediul înconjurător;
- modificări ale calității aerului, apei și solului ce au ca efect creșterea riscului de îmbolnăviri;
- folosirea, depozitarea, transportul, manevrarea sau producerea de substanțe sau materiale care pot fi dăunătoare sănătății populației sau mediului.

Biodiversitatea

Situațiile în care pot să apară un impact negativ semnificativ asupra biodiversității ca urmare a execuției și operării proiectului sunt:

- creșterea traficului - feroviar, inclusiv transportul auto în perioada de execuție;
- pierderea suprafețelor de teren aparținând siturilor Natura 2000, în urma exproprierilor.

Aceste situații pot afecta semnificativ biodiversitatea prin:

- modificarea stării actuale de conservare a oricărui habitat sau oricărei specii de interes comunitar din siturile Natura 2000 din zona proiectului, imposibilitatea atingerii obiectivelor de management ale siturilor Natura 2000;
- pierderea, alterarea sau degradarea habitatelor și/ sau a habitatelor favorabile unor specii de interes conservativ în interiorul ariilor protejate de interes național, ariilor protejate de interes internațional și a zonelor naturale valoroase precum zonele de sălbăticie sau pădurile virgine.

Terenurile, solul, apa, aerul și clima

Un impact negativ semnificativ asupra **terenurilor** poate să apară în următoarele situații, ca urmare a construcției și operării proiectului:

- utilizarea terenurilor pentru depozite de materii și materiale fără refacerea acestora are ca efect un impact semnificativ asupra acestei componente de mediu.
- schimbarea folosinței terenurilor – suprafețe mari de teren expropriat pentru realizarea lucrărilor din proiect (pierderi de terenuri agricole, pășuni, etc.)

Un impact negativ semnificativ asupra **solului** poate să apară datorită:

- degradării fizice ale acestuia, în urma unor procese de contaminare și, ce are ca efect pierderea capacității productive sau contaminarea solului la nivelul grădinilor și gospodăriilor din comunități;
- împiedicării oricăror proiecte sau activități de reabilitare a terenurilor contaminate.

Afectarea semnificativa a **solului** poate să apară datorită:

- unor surse de poluare concentrate (rezervor neetanș, depozite de deșeuri etc.).
- defrișărilor - solul este supus unei serii de procese de degradare.

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra resurselor de **apă** ca urmare a construcției și operării proiectului sunt:

- încărcarea cu sedimente a ecosistemelor acvatice - aluviunile pot acoperi locurile unde peștii își depun icrele;
- creșterea turbidității a apei, dispersează razele solare și încetinește fotosinteza apar modificări cantitative și calitative care să conducă la deteriorarea stării resurselor de apă;
- amplasarea necorespunzătoare a depozitelor temporare de deșeuri duce la afectarea cantitativă sau calitativă a zonelor de protecție sanitară;

Afectarea semnificativa a **aerului** poate să apară datorită:

- emisiilor de poluanți (în special pulberi) în perioada de execuție, funcționare și dezafectare ce pot modifica calitatea aerului
- nerespectării valorilor-limită de emisie (standardele de emisii) pentru diferite surse de poluare atmosferică, fie surse statice (de exemplu: stație de betoane, utilaje), fie mobile (de exemplu: vehicule și vehicule fără destinație rutieră).

Zonele în care este cel mai probabil să apară un impact semnificativ sunt cele în care se înregistrează deja frecvente depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.

Bunurile materiale, patrimoniul cultural și peisajul

Bunurile materiale care pot fi afectate de proiect sunt: clădiri, structuri, resurse naturale, obiectivele culturale – istorice sau activitățile economice din zona de implementare a proiectului.

Denumirea generică de servicii ecosistemice (ex: suprafața ocupată cu zone umede, cu pajiști și pășuni, respectiv cu terenuri agricole) se referă la beneficiile pe care comunitățile locale le obțin din natură sub formă de bunuri și servicii oferite de către ecosistemele naturale și semi-naturale.

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra bunurilor materiale/serviciilor ecosistemice ca urmare a construcției și operării proiectului sunt cele în care funcționalitatea și integralitatea este afectată.

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative **asupra patrimoniului cultural și istoric** sunt cele în care proiectul poate afecta monumente istorice, situri arheologice sau situri UNESCO.

Afectarea semnificativa a **peisajului** poate să apară datorită:

- modificărilor din punct de vedere vizual (degradări ale peisajului) - schimbări definitive, dar și temporare /reversibile;

- discordanței între componentele peisajului;
- apariției unor structuri permanente în discordanța cu componentele deja existente, aflate în stare excelentă de conservare (peisaje tradiționale);

Un impact semnificativ asupra peisajului natural poate să apară datorită:

- poluării corpurilor de apă de suprafață;
- emisiilor de poluanți (în special pulberi) în perioada de execuție, funcționare și dezafectare;
- defrișărilor de vegetație – arbori și arbuști.

Interacțiunea dintre factori

Tabel - Matrice a interacțiunilor/ relațiilor dintre factorii de mediu

Matrice a relațiilor reciproce	Sol și Subsol	Apă și Apă subterană	Calitatea aerului	Zgomot și Vibrații	Biodiversitate	Peisaj	Mediu social și economic	Patrimoniul cultural (Sit arheologic)	Bunuri materiale (exproprieri)
Sol și subsol	♦	♦	♦		♦	♦	♦	♦	♦
Apă și apă subterană	♦	♦			♦				
Calitatea aerului	♦		♦		♦	♦	♦		
Zgomot și vibrații				♦	♦		♦		
Biodiversitate	♦	♦		♦	♦	♦			
Peisaj	♦				♦	♦	♦		♦
Mediu social și economic	♦		♦	♦		♦	♦		
Patrimoniul cultural (sit arheologic)						♦		♦	
Bunuri materiale (exproprieri)	♦					♦	♦		♦

7. IMPACTUL POTENTIAL INCLUSIV CEL TRANSFRONTALIER ASUPRA COMPONENTELOR MEDIULUI

7.1. Identificarea efectelor și a formelor de impact

Evaluarea impactului asupra mediului conform cerințelor Directivei 2014/52/UE cuprinde analizarea impactului potențial datorat atât perioadei de construcție, cât și perioadei de funcționare și dezafectare a proiectului. Această analiză se face astfel încât să fie acoperiți toți factorii de mediu: solul, apa, aerul, zgomot, clima, biodiversitatea, peisajul, populația, sănătatea umană, bunurile materiale, patrimoniul cultural, inclusiv aspectele arhitecturale și cele arheologice.

O prezentare sumară privind identificarea efectelor și a formelor de impact se referă și la: utilizarea resurselor naturale, emisii, riscuri pentru sănătatea umană și tehnologiile folosite.

Apă

Afectarea semnificativă a resurselor de apă ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- Afectarea cantitativă sau calitativă a zonelor de protecție sanitară;
- Modificări cantitative și calitative care să conducă la deteriorarea stării corpurilor de apă de suprafață și/sau subterană;
- Modificări cantitative și calitative care să împiedice îmbunătățirea stării corpurilor de apă de suprafață și/sau subterană (atingerea obiectivelor de mediu formulate la nivel bazinal).

O evaluare completă a impactului proiectului, din punct de vedere al managementului apelor uzate, asupra corpurilor de apă de suprafață în care se realizează evacuarea apelor pluviale potențial contaminate preepurate, presupune analizarea nu doar din punct de vedere al impactului efluenților, ci și al diminuării efectelor actuale ale rețelei de cale ferată existentă (apele pluviale potențial contaminate nu sunt colectate și preepurate și pătrund direct în mediul acvatic sau se infiltrează în sol).

Aer

Afectarea semnificativă a aerului ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- Degradarea calității aerului cu depășirea pe termen mediu și lung a valorilor concentrațiilor maxim admise conform cerințelor legale în vigoare;
- Împiedicarea implementării măsurilor prevăzute în Planurile de Menținere a calității aerului la nivelul județelor traversate de proiect.

Zonele în care este cel mai probabil să apară un impact semnificativ sunt cele în care se înregistrează deja frecvente depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.

Climă și schimbări climatice (inclusiv managementul dezastrelor)

Acesta este un domeniu de preocupări ce include modul în care proiectul se adaptează la efectele schimbărilor climatice (ex: modificarea temperaturilor extreme, creșterea frecvenței și magnitudinii unor evenimente responsabile de producerea dezastrelor), dar și măsura în care proiectul reușește să reducă contribuțiile la schimbările climatice, în principal prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

O afectare semnificativă în acest caz ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- producerea unor hazarde cu consecințe deosebit de grave;

- favorizarea sau amplificarea efectelor unor hazarde naturale cu consecințe deosebit de grave;
- generarea unor debite masice ale emisiilor de gaze cu efect de seră mai mari decât în condițiile inițiale.

Sol și utilizarea terenurilor

Afectarea semnificativă a solului și a utilizării terenurilor ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- degradarea fizică, pierderea capacității productive sau contaminarea solului la nivelul grădinilor și gospodăriilor din comunități;
- împiedicarea oricăror proiecte sau activități de reabilitare a terenurilor contaminate sau a celor afectate de acidifiere sau sărăturare.

Populație umană

Afectarea semnificativă a populației umane ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații, ca urmare a construcției și operării proiectului:

- distrugerea/ degradarea unei/unor resurse de care depind comunitățile locale. Poate fi cazul de exemplu al resurselor de apă: proiectul să conducă la imposibilitatea utilizării resursei locale de apă sau să împiedice accesul locuitorilor la alimentarea cu apă potabilă. Secundar, poate fi cazul oricărei alte resurse (ex: terenuri agricole ce ar putea fi puternic modificate ca urmare a implementării proiectului);
- modificarea structurii etnice a localităților prin exproprierea unor zone în care locuiesc preponderent minorități;
- părăsirea comunităților de către localnici ca urmare fie a expropriilor, fie din cauza apariției unor forme de impact sau riscuri datorate/ agravate de implementarea proiectului (ex: inundații, alunecări de teren etc.);
- închiderea mai multor afaceri ca urmare fie a imposibilității de a concura în noile condiții ale pieței (condiții modificate de proiect), fie ca urmare a afectării resurselor locale de care depind.

Comunitățile cele mai expuse sunt reprezentate de localitățile mici, dependente de o anumită resursă, confruntate cu probleme privind forța de muncă, cu minorități etnice aflate în declin. În zona proiectului nu sunt întâlnite astfel de localități.

Sănătate umană

Afectarea semnificativă a sănătății umane ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații, ca urmare a construcției și operării proiectului:

- creșterea riscului de îmbolnăvire ca urmare a modificării calității aerului în sensul creșterii concentrațiilor unor poluanți peste limitele maxim admisibile, conform cerințelor legale în vigoare;
- creșterea nivelului echivalent de zgomot în zonele de implementare a proiectului cu depășirea valorilor maxim admisibile, conform cerințelor legale în vigoare.

Bunuri materiale

Afectarea semnificativă a bunurilor materiale ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- pierderea a mai mult de 20% din serviciile ecosistemice de importanță ridicată existente în zona de implementare a proiectului;
- pierderea a mai mult de 20% din infrastructurile critice, obiectivele cultural – istorice sau activitățile economice din zona de implementare a proiectului.

În mod convențional, pentru „servicii ecosistemice” vor fi considerate toate suprafețele ocupate cu ecosisteme naturale și semi-naturale de care depinde existența comunităților locale (suprafața ocupată cu zone umede, cu pajiști și pășuni, respectiv cu terenuri agricole).

Moștenire culturală, inclusiv aspecte arhitecturale și arheologice

Afectarea semnificativă a moștenirii culturale ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- alterarea parțială sau totală a unui sit UNESCO;
- alterarea parțială sau totală a unui monument sau sit de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnat la nivel național.

În zona de implementare a proiectului nu există situri UNESCO pentru protecția valorilor culturale. Există însă monumente istorice și situri arheologice ce necesită protecție, evaluarea asupra acestora fiind realizată în capitolul 7.

Biodiversitate

Afectarea semnificativă a componentelor de biodiversitate ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- modificarea stării actuale de conservare (în sensul înrăutățirii) a oricărui habitat sau oricărei specii de interes comunitar din siturile Natura 2000 din zona proiectului și/ sau împiedicarea atingerii unei stării de conservare favorabile (imposibilitatea atingerii obiectivelor de management ale siturilor Natura 2000);
- pierderea, alterarea sau degradarea habitatelor și/ sau a habitatelor favorabile unor specii de interes conservativ în interiorul ariilor protejate de interes național, ariilor protejate de interes internațional și a zonelor naturale valoroase;
- fragmentarea habitatelor din ariile protejate.

Analiza impacturilor asupra componentelor de biodiversitate este foarte importantă ținând cont de faptul că proiectul propune intervenții în interiorul și vecinătatea ariilor naturale protejate: intersectarea cu lucrări temporare, lucrări și activități în vecinătate etc.

Peisaj

Afectarea semnificativă a peisajului ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații:

- alterarea unor zone de importanță peisagistică desemnate la nivel internațional (patrimoniul UNESCO, situri naturale ale patrimoniului universal);
- alterarea unor zone peisagistice aflate în stare excelentă de conservare (peisaje tradiționale) cu nivel înalt al valorii estetice, culturale și naturale.
- alterarea presupune deopotrivă schimbări definitive, dar și temporare (reversibile). Schimbările temporare dar cu desfășurare pe durată mare de timp (> 10 ani) pot genera de asemenea impact semnificativ.

În evaluarea impactului asupra peisajului trebuie ținut cont deopotrivă de modificările din punct de vedere vizual, cauzate de lucrările de construcție și de existența structurilor permanente, dar și de armonia componentelor de peisaj.

În cazul peisajelor naturale, armonia este asigurată deopotrivă de structura și de funcționalitatea ecosistemelor naturale.

Spre exemplificare: poluarea corpurilor de apă de suprafață poate afecta semnificativ peisajul chiar și în absența unor modificări structurale la nivelul ecosistemului acvatic (nu scade nivelul apei sau suprafața acesteia).

Realizarea proiectului poate genera impacturi semnificative (fără implementarea măsurilor de evitare și reducere) asupra:

- componentelor de biodiversitate, în special asupra habitatelor de interes comunitar din interiorul ariilor naturale protejate intersectate;
- geologiei, ca urmare a intervențiilor propuse în interiorul ROSCI0420 Oprănești-tunelul Balota.

7.1.1. Intervenții identificate pentru proiectul analizat în etapa de execuție, funcționare și dezafectare

Analiza tuturor modificărilor ce au loc în diferitele etape de implementare ale proiectului (execuție, funcționare, dezafectare) precum și a interdependenței dintre acestea, are ca efect, o înțelegere corectă a impacturilor și a efectelor asociate.

Identificarea formelor de impact presupune:

- analiza tuturor intervențiilor propuse în cadrul proiectului;
- identificarea tuturor activităților ce rezultă din realizarea și operarea intervențiilor;
- identificarea tuturor modificărilor (efectelor) ce au loc în mediul fizic și socio-economic ca urmare a realizării și operării intervențiilor;
- identificarea tuturor modificărilor ce ar putea avea loc din punct de vedere calitativ și cantitativ la nivelul receptorilor sensibili (impacturi);
- asigurarea unei evaluări unitare (gruparea cauzelor care conduc la apariția aceluiași efect, gruparea efectelor care conduc la apariția aceleiași forme de impact).

Intervențiile propuse pentru realizarea proiectului și identificate ca având potențialul de a genera impacturi asupra componentelor de mediu sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Intervenții identificate pentru proiectul analizat

Cod intervenție	Tip intervenții	Activități incluse
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Realizarea de poduri/podețe/pasaje Realizarea platformelor tehnologice temporare aferente acestora și lucrări de deviere temporară a apei (în cazul podurilor și podețelor). Activitățile aferente acestui tip de intervenție mai includ: excavații, lucrări de turnare a betonului, forarea piloților pentru fundații
E.2	Lucrări hidrotehnice	Curățarea vegetației pe maluri, protecție cu saltele din gabioane, coborârea talvegului, lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente, deviere curs de apă Luncăvița pe 100 m
E.3	Tunele	Realizare de tunele noi și reabilitare Activitățile aferente acestui tip de intervenție mai includ: excavații, lucrări de turnare a betonului, căptușeală definitivă ce reduce în mod substanțial posibilitatea infiltrațiilor de apă la interiorul spațiului excavat.
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Lucrări de defrișare sau curățare a vegetației, excavații și umpluturi, depozitări temporare de materiale, montarea suprastructurii de cale ferată ce include realizarea următoarelor elemente: terasamentul căii ferate, drenuri și șanțuri pentru dirijarea apelor pluviale la marginea terasamentului, reabilitarea trecerilor la nivel cu dale elastice, semnalizări, telecomunicații feroviare
E.5	Lucrări civile în stații	Lucrări de reabilitare a clădirilor stațiilor, inclusiv lucrări de instalații sanitare și electrice presupun activități de excavații pentru realizarea fundațiilor și turnarea betonului.
E.6	Lucrări de consolidare	Executarea de șanțuri ranforsate, ziduri de sprijin de debleu/rambleu, ziduri de pământ armat cu geogrilă, sprijinire cu coloane de beton armat,

		sprijinire taluz cu plăci ancorate, sisteme de protecție versant
E.7	Drumuri tehnologice, drumuri de acces, treceri la nivel	Lucrări de amenajarea a drumurilor tehnologice și a drumurilor de acces, reabilitarea trecerilor la nivel cu dale elastice
E.8	Relocare utilități	Modificări ale rețelelor subterane și supraterane de utilități. Lucrări de excavații, foraje dirijate. În urma lucrărilor se vor întrerupe temporar, pe termen scurt, rețelele.
E.9	Instalații de semnalizare, telecomunicații și electrificare feroviară	Înlocuirea instalațiilor automate de la trecerile la nivel cu instalații computerizate. Lucrările de telecomunicații. Lucrări de electrificare feroviară: înlocuirea separatoarelor de sarcină existente, posturi de alimentare, alimentări din linia de contact pentru instalațiile de încălzitoare macazuri și pentru instalațiile de centralizare electronică
E.10	Lucrări de demolare	Demolarea construcțiilor și structurilor existente (inclusiv a terasamentului căii ferate, a podurilor și podețelor), funcționarea utilajelor de mare tonaj utilizate în lucrările mecanizate, depozitari temporare de deșeuri, trafic auto de șantier .
E.11	Lucrări de protecția mediului	Panouri fonoabsorbante, panouri fotovoltaice gestionarea deșeurilor, plantări de arbori și arbuști, decontaminarea solului și pietrei sparte, amenajare spații verzi, decantoare - separatoare hidrocarburi, aparate avertizare sonoră pentru animale, reabilitarea terenurilor afectate temporar de lucrări;
E.12	Organizare șantier /zone depozitare materiale/deșeuri	Amenajarea terenului (decapare sol, excavații, compactare balast, trafic auto). Amplasare dotări (containere birouri, platforme de depozitare, etc.)
E.13	Lucrări de refacere a amplasamentului	Finalizarea lucrărilor de demolare Retragerea utilajelor specifice activității de demolare Pregătirea terenului pentru lucrările ce urmează a fi executate; Readucerea terenului la starea inițială; Verificarea conformității lucrărilor realizate cu prevederile proiectului.
F.1.	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul feroviar pe calea ferată
F.2.	Gestionarea apelor pluviale	Colectarea, dirijarea și evacuarea apelor pluviale preepurate în emisar/rețea operator apă/canal
F.3.	Activitatea stațiilor/haltelor de călători	Gestionarea deșeurilor, evacuare apă uzată menajeră
F.4.	Lucrări de întreținere și mentenanță	Reparații la nivelul terasamentului căii ferate (înlocuire șine, podețe, piatră spartă), gestionare deșeuri, controlul vegetației (metode mecanizate sau chimice-erbicidare)
D.1.	Realizarea organizărilor de șantier	Birouri, platforme de depozitare
D.2.	Lucrări de demolare	Demolare construcții, depozitare temporară și

		gestionarea deșeurilor din demolări. Funcționarea utilaje. Depozite temporare de deșeuri. Trafic auto.
D.3.	Lucrări de refacere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic

Legendă: E- etapa de execuție, F – etapa de funcționare, D - etapa de dezafectare

Identificarea intervențiilor evaluarea acestora, în etapa de execuție, funcționare și dezafectare s-a concentrat pe acele efecte și forme de impact care au potențialul de a deveni moderate sau semnificative.

În continuare sunt evaluate toate formele de impact identificate, indiferent dacă acestea se manifestă exclusiv într-una din etapele proiectului (etapa de construcție, de funcționare sau de dezafectare) sau pe toată durata de viață a proiectului. Acolo unde a fost cazul s-a avut în vedere contribuția cumulată a mai multor efecte

Tabel - Identificarea relațiilor cauză – efect - impact asociat pentru etapa de execuție, funcționare și dezafectare proiect

Cod Intervenție	Tip intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impact asociat
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Devierea locală a apelor	Apă de suprafață	Modificări hidromorfo-logice temporare	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Devierea locală a apelor	Apă de suprafață	Creșterea turbidității	Alterarea calității apelor de suprafață
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Devierea locală a apelor	Biodiversitate	Modificări hidromorfologice temporare	Alterarea habitatelor
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Apă de suprafață	Îndepărtarea vegetației ripariene	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Apă de suprafață	Modificări hidromorfologice datorate amenajării malurilor în dreptul podurilor și podețelor	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sol	Compactare sol	Alterarea capacității productive a solului
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sol	Îndepărtare sol	Pierderea capacității productive a solului
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		podetelor			
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Moștenire culturală	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației ripariene	Pierdere de habitate
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Biodiversitate	Apariția unor bariere fizice sau comportamentale pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Execuție excavări, umpluturi (inclusiv platforme temporare)	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Execuție platforme temporare (excavări, umpluturi)	Apă de suprafață	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Execuție platforme temporare (excavări, umpluturi)	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Alterarea habitatelor
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Realizarea podurilor	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Deversări accidentale de poluanți	Biodiversitate	Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor acvatice	Alterarea habitatelor
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu pereu din beton	Apă de suprafață	Alterarea malurilor și a albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu pereu din beton	Biodiversitate	Alterarea substratului	Pierdere de habitate
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu pereu din beton	Biodiversitate	Alterarea malurilor și a albiei	Pierdere de habitate
E.2	Lucrări hidrotehnice	Protecția malurilor cu gabioane și anrocamente	Apă de suprafață	Alterarea malurilor	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de	Sol	Îndepărtare sol	Pierderea capacității productive a solului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		pluvial			
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de pluvial	Apă de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de pluvial	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Pierdere de habitate
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de pluvial	Biodiversitate	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea habitatelor
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Apa de suprafață	Afectarea malurilor și a albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Sol	Săpături pentru noua albie	Pierdere capacității productive a solului
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Biodiversitate	Afectarea malurilor și a albiei	Afectare floră și faună acvatică
E.2	Lucrări hidrotehnice	Instalarea separatoarelor de hidrocarburi	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive a solului
E.2	Lucrări hidrotehnice	Instalarea separatoarelor de hidrocarburi	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Geologie	Modificări straturi geologice	Alterarea substratului geologic
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Calitatea aerului	Emisii de poluanți utilaje	Alterarea mediului de lucru
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Apă	Deversări de ape uzate insuficient epurate (materii în suspensie)	Alterarea calității apelor de suprafață
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Apă subterană	Înteruperea conectivității apelor subterane	Afectare acvifer freatic
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive
E.3	Lucrări tunele	Construire platforme temporare	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive
E.3	Lucrări tunele	Construire/reabilitare	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
E.3	Lucrări tunele	Construire/reabilitare	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor
E.3	Lucrări tunele	Construire/reabilitare	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile
E.3	Lucrări tunele	Construire platforme temporare	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației, modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor (trafic auto în zona fronturilor de lucru)	Alterarea habitatelor
E.4	Lucrări	Pregătirea	Calitatea	Emisii de poluanți	Modificarea

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	terasamente și suprastructură	terenului-îndepărtarea vegetației	aerului	atmosferici	calității aerului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Sol	Îndepărtare sol-manevrare sol contaminat	Schimbare destinație sol Alterarea calității solului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Biodiversitate	Distrugere adăposturi. Curățarea vegetației	Pierdere habitate, Reducerea efectivelor populației
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Populație/ sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot , Emisii de poluanți	Disconfort creat de zgomot Posibile apariții boli
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot Crearea involuntară de capcane în care animalele pot muri din cauza deshidratării, frigului sau lipsei hranei, Pătrunderea speciilor invazive	Reducerea efectivelor populației Perturbarea activității speciilor Alterarea habitatelor
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Peisaj	Crearea unor elemente Temporare masive (depozite de pământ)	Reducerea valorii estetice a peisajului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Construcție în apropierea siturilor arheologice	Moștenire culturală	Agresiuni asupra siturilor arheologice și monumente istorice	Afectarea patrimoniului cultural
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sol	Îndepărtare sol	Pierderi cantitative sol
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sol	Manevrare sol contaminat	Alterarea calității solului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Apă de suprafață	Creșterea turbidității	Alterarea calității apelor de suprafață
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Moștenire culturală	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Peisaj	Crearea unor elemente temporare masive (depozite de pământ)	Reducerea valorii estetice a peisajului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Biodiversitate	Crearea involuntară de capcane în care animalele pot muri din cauza deshidratării, frigului sau lipsei de hrană	Reducerea efectivelor populaționale
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Biodiversitate	Pătrunderea speciilor alohtone	Alterarea habitatelor
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Biodiversitate	Apariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Geologie	Modificări structurale datorate execuției substratului căii	Alterare substratului geologic
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Așternere geogrill/geotextil	Sol	Mărirea stabilității terasamentului	Înlăturarea apariției pungilor de balast
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Depozitare materiale / deșeuri	Sol	Manevrare materiale /deșeuri	Alterarea calității solurilor
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Apă de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Deteriorarea stării chimice a corpului de apă
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Biodiversitate	Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor	Alterarea habitatelor
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Treceri la nivel	Sol	Îndepărtare sol	Perturbare sol
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Treceri la nivel	Calitate aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	suprastructură				
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Treceri la nivel	Populație	Înterupere temporară a traficului	Alterarea calității vieții
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație /copertine/ peroane	Sol	Compactare sol	Alterarea calității solului
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine/ peroane	Sol	Îndepărtare sol	Pierderea capacității productive a solului
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație /copertine/ peroane	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/ copertine/ peroane	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/ copertine/ peroane	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/ copertine/ peroane	Sănătate umană	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/ copertine/ peroane	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/ copertine/ peroane	Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/ copertine/ peroane	Biodiversitate	Creșterea traficului auto în zona fronturilor de lucru	Alterarea habitatelor
E.5	Lucrări civile în stații	Instalarea separatoa-relor de hidrocarburi	Sol	Îndepărtare sol	Protejarea calității solului
E.5	Lucrări civile în stații	Instalarea separatoa-relor de hidrocarburi	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
E.5	Lucrări civile în stații	Amplasare panouri fotovoltaice	Aer	Fără emisii de gaze cu efect de seră	Îmbunătățirea calității aerului
E.5	Lucrări civile în stații	Amplasare panouri fotovoltaice	Peisaj	Sistem de energie regenerabilă	Se integrează perfect în peisajul oricărei zone

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Apă subterană	Înteruperea conectivității apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Apă de suprafață	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Sol	Îndepărtare sol	Pierderea capacității productive a solului
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Biodiversitate	Apariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de consolidare cu piloți forajați	Apă de suprafață	Alterarea conectivității cu apele subterane	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de consolidare cu piloți forajați	Apă subterană	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de consolidare cu piloți forajați	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Bunuri materiale	Prevenirea producerii unor dezastre (alunecări de teren)	Evitarea pierderilor economice
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de îmbunătățire a terenului de fundare	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de îmbunătățire a terenului de fundare	Apă subterană	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de îmbunătățirea terenului de fundare	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Geologie	Modificări structurale datorate curățării versanților	Alterarea substratului geologic
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Bunuri materiale	Ocuparea unor obiective de interes turistic deosebite	Pierderi de bunuri materiale
E.6	Lucrări de consolidări	Șanțuri ranforsate/ziduri de sprijin	Moștenire culturală	Lucrări de consolidări în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Sol	Eroziunea solului (în zona fronturilor de lucru și a depozitelor de pământ)	Eroziunea solului
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Apă de suprafață	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Pierdere de habitate
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Biodiversitate	Înteruperea conectivității longitudinale	Fragmentarea habitatelor
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Biodiversitate	Acoperirea vegetației cu pământ și alte materiale	Alterarea habitatelor
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Creșterea nivelului de trafic pe drumurile publice	Pierderi financiare

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Moștenire culturală	Vibrații	Afectarea patrimoniului cultural
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Biodiversitate	Apariția unor victime accidentale ale traficului de șantier	Reducerea efectivelor populaționale
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Excavări / umpluturi	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Excavări / umpluturi	Sol	Îndepărtare sol	Pierderi cantitative sol
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Excavări / umpluturi	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Alterarea habitatelor
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Modificări ale rețelelor existente	Populație	Înterupere temporară alimentare cu apă	Alterarea vieții
E.9	Instalații de semnalizare, telecomunicații și electrificare feroviară	Înlocuirea instalațiilor automate de la trecerile la nivel cu instalații computerizate	Populație	Înterupere temporară a trecerilor la nivel	Pe termen lung evitarea riscului la traversări
E.9	Instalații de semnalizare, telecomunicații și electrificare feroviară	Instalații de încălzitoare macazuri și pentru instalațiile de centralizare electronică	Populație	Înterupere temporară trafic	Pe termen lung evitarea riscului de accidente sau întreruperea circulației
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Moștenire culturală	Lucrări de demolare în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Biodiversitate	Acoperirea vegetației cu pământ și alte materiale	Alterarea habitatelor
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Biodiversitate	Distrugerea adăposturilor și cuiburilor	Pierdere de habitate
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Biodiversitate	Distrugerea adăposturilor și cuiburilor	Reducerea efectivelor populaționale
E.10	Lucrări de demolare	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane
E.10	Lucrări de demolare	Depozitarea deșeurilor rezultate în urma demolării	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Sol	Săpătură pentru fundații	Alterarea calității solului
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare calității aerului
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Peisaj	Crearea unor Structuri artificiale masive (alegerea unor structuri compatibile cu zona)	Îmbunătățirea valorii estetice a peisajului
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Populație	Nivel de zgomot diminuat	Mărirea gradului de confort pentru zonele populate
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Decontaminare sol/piatră spartă	Sol	Manevrare sol contaminat	Refacerea capacității productive a solului
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări platforme depozite	Sol	Excavare/ Compactare sol	Alterarea/Pierdere capacității productive a solului Modificarea calității solului
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări platforme depozite	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări platforme depozite	Apa/apă subterană	Emisii de poluanți în emisari și pătrunderea acestora în apele subterane	Modificarea calității apei
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de	Amenajări platforme depozite	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Modificare/Pierdere habitate

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	depozitare a materialelor				
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Poluări accidentale	Sol	Pătrunderea poluanților în sol	Modificarea Calității solului
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Poluări accidentale	Apa/apă subterană	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață/ subterane	Modificarea calității corpurilor de apă,deteriorarea stării chimice a apelor
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Poluări accidentale	Biodiversitate	Acțiuni asupra parametrilor fizico –chimici de dezvoltare.	Alterarea habitatelor
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Evacuarea apelor uzate și pluviale din organizările de șantier	Apa de suprafață	Emisii de poluanți in apele de suprafața	Modificarea calității apei de suprafață
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Angajarea forței de muncă	Populație	Creșterea temporară a populației în zona de implementare a proiectului	Modificări în structura populației
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Angajarea forței de muncă	Bunuri materiale	Angajarea temporară a localnicilor în activitățile de construcție	Creștere nivel de trai
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Iluminatul artificial	Biodiversitate	Atrator ale speciilor către zonele luminate	Perturbarea activității speciilor
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Trafic de șantier	Moștenire culturală	Zgomot	Afectarea patrimoniului cultural
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare calității aerului
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor	Sol	Manevrare deșeuri și materiale contaminate	Refacerea capacității productive a solului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		de pe amplasament			
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de îmierbare și refacere a vegetației	Sol	Parametri sol îmbunătățiți	Refacerea capacității productive a solului
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de îmierbare și refacere a vegetației	Peisaj	Refacerea peisa- gistică a suprafețelor temporar afectate	Menținerea valorii estetice a peisajului
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de îmierbare și refacere a vegetației	Biodiversitate	Specii alohtone și cu caracter invaziv	Alterare habitate
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Calitatea aerului	Reducerea traficului rutier în zonă	Îmbunătățirea calității aerului
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Apa de suprafață și subterană	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață/ subterane	Alterarea calității apei
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Sol	Scurgeri accidentale de poluanți	Alterarea calității solului
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Biodiversitate	Zgomot, scurgeri accidentale de poluanți, accidente, răspândire specii alohtone, emisii poluanți atmosferici	Alterare habitate Perturbarea activității speciilor Reducerea efectivelor populațiilor Perturbarea activității speciilor
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Populație	Reducerea traficului rutier în zona și a accidentelor	Evitarea pierderilor de vieți omenești
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Bunuri materiale	Reducerea traficului rutier în zonă și implicit a accidentelor rutiere	Evitarea de pierderi omenești și evitarea pierderilor economice
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Bunuri materiale	Reducerea timpilor de trafic	Evitarea pierderilor economice
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Bunuri materiale	Dezvoltarea zonală economică	Câștiguri financiare
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Moștenire Cultură	Creșterea numărului de turiști	Valorificare patrimoniu cultural
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul feroviar	Moștenire Cultură	Vibrații	Afectarea patrimoniului cultural
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Peisaj	Creșterea numărului de turiști	Creșterea atractivității câștiguri către zone peisagistice

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Clima/Aer	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera;	Reducerea contribuțiilor la Schimbările climatice
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Evacuarea apelor uzate menajere in canalizare sau bazine etanș vidanjabile	Apa de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Gestionarea precipitațiilor – evacuarea acestora preepurate în emisari	Biodiversitate	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității habitatelor
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Gestionare apelor uzate	Apa subterană	Pătrundere poluanți în apele subterane	Alterarea calității apei subterane
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Gestionarea deșeurilor	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Iluminat artificial	Biodiversitate	Atragerea speciilor în zona căii ferate	Reducerea efectivelor populațiilor
F.3	Gestionarea precipitațiilor	Evacuarea apelor pluviale preepurate în emisari	Apă de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață
F.3	Gestionarea precipitațiilor	Evacuarea apelor pluviale preepurate în emisari	Biodiversitate	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea habitatelor
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Apă	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Biodiversitate	Afectarea vegetației naturale	Alterarea habitatelor
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației	Biodiversitate	Încetinirea răspândirii speciilor alohtone invazive	Mentținerea suprafețelor naturale
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Trafic pe drumurile de întreținere	Calitatea aerului	Emisii de poluanți	Modificarea calității aerului

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Trafic pe drumurile de întreținere	Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Trafic pe drumurile de întreținere	Biodiversitate	Apariție victime accidentale datorate traficului rutier	Reducerea efectivelor populațiilor
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare	Sol	Compactare sol	Pierderea capacității productive a solului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare	Biodiversitate	Reducerea gradului de acoperire cu vegetație	Alterarea habitatelor
D.1	Realizarea organizării de șantier	Creare platforme	Sol	Izolare sol	Pierderea capacității productive a solului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Creare platforme	Biodiver-sitate	Îndepărtarea vegetației	Pierdere de habitate
D.1	Realizarea organizării de șantier	Alimentare cu apă din subteran	Apă subterană	Prelevări de debite	Alterări cantitative ale apelor subterane
D.1	Realizarea organizării de șantier	Concasarea deșeurilor din construcții	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Biodiversitate	Acoperirea vegetației cu pământ și alte materiale	Alterarea habitatelor
D.1	Realizarea organizării de șantier	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Apă subterană	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane
D.1	Realizarea organizării de șantier	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
D.1	Realizarea organizării de șantier	Evacuarea apelor pluviale din organizarea de șantier	Apă de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață
D.1	Realizarea organizării de șantier	Angajarea forței de muncă	Populație	Stabiliri temporare cu domiciliul în zona proiectului	Modificări în structura populației umane
D.1	Realizarea organizării de	Angajarea forței de muncă	Bunuri materiale	Angajarea temporară a	Câștiguri financiare

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	șantier			localnicilor în activi-tățile de construcție	
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Apă de suprafață	Refacerea malurilor râurilor	Îmbunătățirea stării corpurilor de apă
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Biodiversitate	Distrușgerea adăposturilor și cuiburilor	Reducerea efectivelor populaționale
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Sol	Manevrare deșeuri și materiale	Pierdere a capacității productive a solului
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Sol	Aport de sol fertil	Îmbunătățirea calității solului
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Bunuri materiale	Reintroducerea suprafețelor în circuitul economic	Câștiguri financiare
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Peisaj	Refacerea topografiei terenului	Îmbunătățirea valorii estetice a peisajului
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Biodiversitate	Reintroducerea suprafețelor în circuitul natural	Extinderea suprafețelor naturale
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Biodiversitate	Pătrunderea speciilor alohtone	Alterarea habitatelor
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Biodiversitate	Dispariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Defragmentarea habitatelor

Legendă: E- etapa de execuție, F - etapa de funcționare/operare, D - etapa de dezafectare

7.2.UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE

Resursele naturale folosite în cadrul realizării proiectului sunt:

- **Pământul (coeziv/necoeziv)** – în funcție de caracteristicile cerute pentru realizarea proiectului). În etapa de execuție a lucrărilor, pentru a reduce impactul asupra utilizării resurselor naturale, pământul rezultat în urma săpăturilor se reutilizează în cadrul lucrărilor și ca umpluturi. Pentru cantitățile de pământ excedentar, ce nu pot fi reutilizate în cadrul proiectului, se vor identifica alte soluții de reutilizare, în cadrul altor proiecte sau în cadrul unor obiective existente ce necesită astfel de materiale.
- **Solul vegetal** îndepărtat din zona unde se execută lucrările proiectate va fi folosit integral la lucrările de refacere a cadrului natural și protecția taluzului;
- **Piatră spartă nouă** utilizată în cadrul lucrărilor de suprastructură, pentru a suplimenta necesarul de piatră spartă (refolosită) scoasă din cale.
- **Energie regenerabilă** (solară) - utilizată ca alternativă la iluminatul persoanelor;
- **Energie electrică** convențională – utilizată la alimentarea liniei de contact și de corpurile de încălzire din clădirile stațiilor cf;
- **Balast** care este un amestec de pietriș sau de pietriș cu nisip utilizat pentru umplutură (substratul căii ferate) sau ca agregat pentru betoane;
- **Apa** folosită la prepararea betoanelor, în procesul de compactare a pământurilor, spălarea utilajelor și în cadrul lucrărilor de refacere cadru natural (stropire, udare), stropire drumurilor de exploatare;
- **Nisipul** ce se folosește la realizarea lucrărilor de consolidare a terenurilor prin diferite metode de fundare;
- **Piatra brută** folosită în cadrul lucrărilor de consolidare;
- **Lemnul** - sprijiniri, traverse, cofraje, etc.

Realizarea lucrărilor de construcție poate conduce și la afectarea altor resurse naturale, precum **vegetația** existentă la nivelul zonelor ocupate temporar sau definitiv. Vegetația nu este însă utilizată în cadrul lucrărilor de construcție decât într-o măsură foarte mică (lucrări de refacere).

7.3.EMISII DE POLUANȚI, ZGOMOT, VIBRAȚII, LUMINĂ, CĂLDURĂ ȘI RADIAȚII, CREAREA DE EFECTE NEGATIVE, ELIMINAREA ȘI VALORIFICAREA DEȘEURILOR

Emisiile de poluanți în: aer, apă, zgomotul, vibrațiile și eliminarea și valorificarea deșeurilor, care apar în etapa de execuție, funcționare a proiectului, dezafectare și, care pot crea un impact semnificativ asupra mediului au fost prezentate detaliat în cadrul raportului.

Emisiile de vibrații în etapa de implementare a proiectului pot să apară datorită traficului rutier de șantier – rutele de transport vor fi astfel alese încât să se minimizeze nivelul acestora pentru a nu avea efecte negative asupra populației și asupra obiectivelor de patrimoniu. Emisiile de lumină nu sunt în măsură să producă efecte semnificative asupra factorilor de mediu.

Emisiile de radiații UV au fost eliminate prin folosirea corpurilor de iluminat tip LED, iar emisiile de radiații electromagnetice datorate funcționării liniei de contact (alimentarea cu energie electrică pentru linia de contact) se încadrează în valorile limită impuse de legislația în vigoare.

7.4 RISCURILE PENTRU SĂNĂTATEA UMANĂ, PENTRU PATRIMONIUL CULTURAL SAU PENTRU MEDIU (DE EXEMPLU DIN CAUZA UNOR ACCIDENTE SAU DEZASTRE)

În etapa de execuție

Cu toate că în etapa de execuție vor fi utilizate și stocate substanțe chimice periculoase, prin măsurile adoptate, riscul ca acestea să conducă la producerea unor accidente majore cu efecte semnificative asupra mediului și populației este redus.

Proiectul analizat nu intră sub incidența actelor normative naționale care transpun legislația comunitară privind SEVESO.

Lucrările propuse de implementare a proiectului s-au stabilit astfel încât să fie evitate și minimizate riscurile degradării obiectivelor aparținând patrimoniului cultural și arheologic.

În etapa de funcționare

Principalul risc cu implicații și asupra mediului înconjurător este reprezentat de accidentele feroviare în scenariul în care sunt implicate trenuri de marfă care transportă substanțe periculoase, ce ar putea să producă contaminări semnificative ale solului, apelor subterane sau apelor de suprafață.

Riscurile pentru sănătatea umană și pentru mediu din cauza unor dezastre (cutremure și inundații) sunt determinate de riscurile ca infrastructura propusă să fie scoasă din funcțiune pentru perioade mai mari de timp, precum și riscul de pierdere a unor vieți omenești și de producere a unor pagube materiale în cazul în care astfel de evenimente s-ar produce în timp ce pe calea ferată se desfășoară trafic de mărfuri și de pasageri.

Operatorul liniei de cale ferată va elabora un "Plan de prevenire și combatere a poluărilor accidentale" (incluzând: deversări accidentale de substanțe, incendii, explozii, inundații, cutremure etc) și va asigura procedurile și personalul specializat pentru implementarea acestuia.

În etapa de funcționare nu au fost identificate riscuri suplimentare pentru obiectivele culturale cu excepția celor aferente lucrărilor de reparații/întreținere.

În etapa de dezafectare

Riscurile pentru sănătatea umană și pentru mediu din cauza lucrărilor de dezafectare sunt cele identificate pentru etapa de execuție, nu au fost identificate riscuri suplimentare față de aceasta perioadă.

7.5.TEHNologii ȘI SUBSTANȚE FOLOSITE

Tehnologiile și metodele de construcție adoptate precum și substanțele folosite sunt prezentate în detaliu în cadrul descrierii lucrărilor pe specialități.

Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțe chimie sau preparatele chimice sunt prezentate în cadrul descrii lucrărilor pe specialități.

Pe amplasamentul unde se execută lucrări sau unde sunt organizări de șantier pot să apară situații în care pot fi eliberate în mediu ca urmare a producerii unor accidente, substanțe poluante.

Pentru evaluarea potențialelor efecte asupra factorilor de mediu, analiza impactului asupra mediului au fost luate în considerare tehnologiile și substanțele utilizate, în toate etapele proiectului.

7.6. PROGNOZA IMPACTULUI SI MASURI DE EVITARE SI REDUCERE

7.6.1. APA/CORPURI DE APĂ

7.6.1.1. Prognoza impact

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu apă

Evaluarea componentei de mediu „Apă” s-a realizat pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Apa de suprafață

Clasele de sensibilitate pentru apa de suprafață au fost stabilite în funcție de starea actuală din punct de vedere ecologic și chimic.

Tabel - Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de apă de suprafață

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone de protecție sanitară ale alimentărilor cu apă Zone protejate desemnate de ANAR Corpuri de apă naturale (CAN) cu stare ecologică foarte bună și care ating starea chimică bună Corpuri de apă puternic modificate (CAPM) și corpuri artificiale (CA) cu potențial ecologic maxim și care ating starea chimică bună
Mare	CAN cu stare ecologică foarte bună și care nu ating starea chimică bună CAN cu stare ecologică bună sau moderată, care ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic maxim care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic bun sau moderat, care ating starea chimică bună
Moderată	CAN cu stare ecologică bună sau moderată și care nu ating starea chimică bună CAN cu stare ecologică slabă și care ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic bun sau moderat care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic slab care ating starea chimică bună
Mică	CAN cu stare ecologică slabă și care nu ating starea chimică bună CAN cu stare ecologică proastă și care ating starea chimică bună CAPM și CA potențial ecologic slab care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic prost care ating starea chimică bună
Foarte mică	CAN cu stare ecologică proastă și care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic prost și care nu ating starea chimică bună Cursuri de apă nedeseminate

Majoritatea corpurilor de apă prezintă sensibilitate mare fiind corpuri de apă naturale cu stare ecologică bună sau moderată și stare chimică bună.

Corpurile de apă Cârnești – Izvoare – Confl. Jiu (RORW7.1.37_B115), Sacherstita (RORW6.2.15_B1), Belareca_Av. cf. Mehadica (RORW6.2.12_B2), Timiș – ac. Trei ape – cf. Feneș (RORW5.2_B2).1_B1 sunt corpuri de apă puternic modificate având potențial ecologic bun sau moderat și stare chimică bună fiind încadrate de asemenea, în clasa de sensibilitate mare.

Cursuri de apă de suprafață

În cadrul acestei secțiuni vom analiza impactul asupra cursurilor de apă de suprafață ce nu au făcut obiectul analizei în cadrul SEICA.

Amenajările cursurilor de apă vor permite:

- scurgerea liberă, naturală a apelor, conservarea ecosistemelor acvatice;

- refacerea și menținerea echilibrului hidrologic, morfologic și al biodiversității, în zona în care se face amenajarea.

Considerăm următoarele categorii de lucrări cu impact potențial asupra cursurilor de apă:

Etapa de execuție a lucrărilor:

- înlocuirea sau reabilitarea structurilor: poduri și podețe,
- realizarea platformelor tehnologice la poduri,
- realizarea lucrărilor hidrotehnice,
- depozitarea materialelor în apropierea cursurilor de apă – pentru realizarea lucrărilor hidrotehnice, a podurilor/podețelor,
- scurgeri accidentale de produse periculoase.

Poluanți generați de activitățile prezentate și efectele asupra cursurilor de apă: substanțe chimice (hidrocarburi petroliere) provenite de la funcționare utilajelor

Zonele potențial afectate sunt fronturile de lucru din vecinătatea cursurilor de apă unde au loc intervenții în scopul reabilitării liniei de cale ferată, lucrări la poduri și podețe precum și zonele de depozitare a materialelor situate în apropierea cursurilor de apă.

Contaminare a apelor se poate produce fie direct, în cazul în care depozitarea materialelor cu potențial poluant se face în apropierea cursurilor de apă sau indirect ca urmare a transportului poluanților prin intermediul solului.

Potențialul poluant al cursurilor de apă datorat acestor factori este redus având în vedere măsurile de evitare și reducere a impactului datorat scurgerilor accidentale din zonele de depozitare aferente proiectului: -suspensii solide generate la manevrarea materialelor și a pământului

Suspensiile solide ajunse în cursurile de apă generează creșterea turbidității acestora. Creșterea turbidității apelor poate apărea ca urmare a scurgerilor de suprafață a suspensiilor solide din sol în zonele decopertate de vegetație din interiorul șantierului. Suspensiile solide pot proveni atât din sol cât și din materialele de construcție pulverulente utilizate în realizarea lucrărilor, emise accidental sau în timpul curățării echipamentelor implicate în activitățile de șantier.

Creșterea turbidității cursurilor de apă în zona de implementare a proiectului poate duce la modificări ale curgerii apei în albie dar și modificări asupra biotei.

În etapa de execuție a lucrărilor se estimează un impact negativ moderat, cu caracter local, ce se va manifesta pe o durată scurtă de timp.

Execuția podețelor pe o serie de cursuri de apă includ lucrări de pereiere cu beton a albiei pe zona de traversare și protecție cu anrocamente amonte și aval de podeț. Aceste lucrări generează efecte asupra substratului albiei și asupra parametrilor ecologici. Se estimează un impact negativ redus întrucât mărimea modificărilor este negativă mică (amenajările realizându-se pe mai puțin de 1% din lungimea totală a fiecărui curs de apă), sensibilitatea zonei este scăzută având în vedere că lucrările sunt propuse în locații de pe cursurile de apă în care în prezent există amenajări similare.

Pe o serie de cursuri de apă traversate de proiect sunt propuse lucrări de înlocuire a podurilor, lucrări de apărări de maluri (ex. protecția malurilor cu saltele de gabioane), curățarea sedimentelor din substratul albiei, curățarea vegetației de pe maluri în zona lucrărilor la pod.

Execuția lucrărilor la poduri pe cursurile de apă includ și lucrări temporare de deviere a apelor strict pe zonele ce urmează a fi amenajate. Lucrările de deviere constau în realizarea unor diguri temporare care vor genera modificări locale ale turbidității râului în timpul execuției și vor crea modificări hidro-morfologice în albia râurilor, pe toată durata de prezență a acestora. Creșterea locală a turbidității apei va avea efecte temporare și asupra faunei acvatice.

Se estimează un impact negativ redus întrucât magnitudinea modificărilor este negativă mică (incintele de palplanșe temporare fiind realizate pe mai puțin de 1% din lungimea totală a fiecărui curs de apă) și sensibilitatea zonei este scăzută având în vedere că lucrările sunt propuse pe cursuri de apă cu importanță redusă din punct de vedere al faunei acvatice.

Lucrările desfășurate în zona cursurilor de apă pot genera impact direct asupra ecosistemelor acvatice. Se va înregistra o creștere a turbidității printr-o încărcare a apelor de suprafață cu aluviuni. Această creștere poate reduce energia luminoasă care străbate ecosistemul și concentrația oxigenului în apă.

Având în vedere că lucrările vor fi realizate pe o perioadă limitată în timp pe o suprafață restrânsă și luând în considerare adoptarea măsurilor de diminuare a impactului, se apreciază că poluanții care vor ajunge în mod obișnuit în perioada de execuție în cursurile de apă nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosințele de apă.

Daunele potențiale aduse ecosistemelor acvatice în perioada de execuție sunt reversibile și anume: bentosul are capacitate de refacere, iar ihtiofauna migrează din zonele afectate temporar de lucrările de execuție.

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

Impactul asupra apelor în perioada de execuție este caracterizat ca fiind minor negativ, pe termen scurt și cu efect local.

Principalele intervenții considerate ca având un potențial impact asupra corpurilor de apă de suprafață în etapa de funcționare:

- scurgerea/răspândirea accidentală a unor substanțe/produse cu potențial poluant pe sol/terasamentul caili ferate,
- evacuarea apelor uzate menajere din stații și halte,
- colectarea, dirijarea și evacuarea apelor pluviale colectate de pe terasamentul căii.

Prin soluțiile tehnice adoptate în cadrul proiectului a fost prevăzută:

- colectarea apelor uzate provenite din stațiile și haltele de cale ferată,
- colectarea apelor pluviale, preepurarea în decantoare separatoare de hidrocarburi și evacuarea dirijată a acestor către emisari,

Prin implementarea acestor măsuri se va asigura protecția apelor de suprafață în etapa de funcționare.

Prin adoptarea măsurilor tehnice de reducere a impactului datorat traficului feroviar asupra factorului de mediu apă, acesta va fi pozitiv și de lungă durată.

Emisiile de praf sau pulberi metalice, care se pot depune pe suprafața apei, generate de curenții de aer produși de mișcarea trenurilor și din procesul de frânare, datorită debitelor masice foarte mici, vor genera un impact nesemnificativ asupra apelor de suprafață.

Poluarea cursurilor de apă datorată scurgerii/răspândirii substanțelor cu potențial poluant este redusă având în vedere că cea mai mare parte a intersecțiilor dintre calea ferată și cursurile de apă sunt punctuale astfel încât probabilitatea de poluare este redusă, aceasta putându-se manifesta numai accidental în etapa de funcționare.

În etapa de dezafectare, principalele lucrări cu potențial efect asupra apelor de suprafață:

- demolarea structurilor de traversare a cursurilor de apă și a lucrărilor hidrotehnice,
- depozitarea materialelor rezultate din demolări în apropierea cursurilor de apă,
- scurgeri accidentale de substanțe/produse periculoase.

Sursele potențiale ce pot genera efecte negative asupra apelor (de suprafață și subterane) în această etapă sunt similare etapei de construcție.

Etapă de dezafectare poate genera un potențial impact pozitiv asupra apelor, în situația demolării construcțiilor proiectului și refacerii malurilor râurilor.

Magnitudinea modificărilor propuse

Apa de suprafață

Clasele de magnitudine pentru identificarea impactului asupra apelor de suprafață au fost stabilite ținând cont de mărimea modificărilor elementelor de calitate raportată la suprafețele/lungimile totale ale corpurilor de apă ce pot fi influențate în urma implementării proiectului.

Tabel - Magnitudinea modificărilor

<i>Magnitudine</i>		<i>Descriere</i>
Negativă	Foarte mare	Modificări cantitative ce pot conduce la deteriorarea stării cantitative a corpului de apă (suprafața pe care se înregistrează scăderi semnificative este de $\geq 20\%$ din suprafața corpului de apă) Modificări calitative semnificative ce pot conduce la deteriorarea stării calitative a corpului de apă (suprafața pe care se înregistrează depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate este de $\geq 20\%$ din suprafața corpului de apă) Modificări care contribuie direct la împiedicarea îmbunătățirii stării cantitative și/sau calitative a corpului de apă
	Mare	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag / standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă
	Moderată	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă
	Mică	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă
	Foarte mică	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă
Nicio modificare		Nu există surse de contaminare a apei sau contribuția lor nu este semnificativă
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă
	Mică	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă
	Moderată	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă
	Mare	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor

<i>Magnitudine</i>	<i>Descriere</i>
	prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă
Foarte mare	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea stării cantitative și/sau calitative a corpului de apă (trecere de la stare slabă la stare bună) și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață mai mare sau egală de 20% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață mai mare sau egală de 20% din suprafața corpului de apă

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra corpurilor de apă de suprafață, a fost apreciată o magnitudine cu clase cuprinse între negativ foarte mică și negativ moderată.

Apa subterană

Clasele de sensibilitate pentru apă subterană au fost stabilite în funcție de starea actuală din punct de vedere calitativ și cantitativ, precum și din punct de vedere al existenței unor zone de protecție hidrogeologică în zona proiectului.

Tabel - Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de apă subterană

<i>Sensibilitate</i>	<i>Descriere</i>
Foarte mare	Zone de protecție hidrogeologică
Mare	Corpuri de apă cu stare cantitativă bună și cu stare chimică bună
Moderată	Corpuri de apă cu stare chimică bună, care înregistrează însă depășiri ale valorilor indicator
Mică	Corpuri de apă cu stare cantitativă bună și stare chimică slabă Corpuri de apă cu stare cantitativă slabă și stare chimică bună
Foarte mică	Corpuri de apă cu stare cantitativă slabă și stare chimică slabă

Tabel - Starea cantitativă și starea chimică a corpurilor de apă subterană

Nr. crt.	Denumire corp de apă subterană	Codul corpului de apă subterană	Starea	
			cantitativa	chimica
Spațiu hidrografic Jiu				
1.	Vârciorova-Nadanova-Ponoarele (Podișul Mehedinți)	ROJI04	B	B
2.	Lunca și terasele Jiului și afluenților săi	ROJI05	B	S
3.	Lunca și terasele Dunării (Calafat)	ROJI06	B	S
4.	Oltenia	ROJI07	B	B
Spațiu hidrografic Banat				
5.	Lugoj	ROBA04	B	B
6.	Cerna-Câmpușel (Munții Cernei-Munții Mehedinți)	ROBA14	B	B
7.	Banat	ROBA18	B	B
Spațiu hidrografic Argeș				
8.	Vestul Depresiunii Valahe	ROOT13	B	B

B – buna, S - slaba

Corpurile de apă subterană (freatice și de adâncime) analizate prezintă stare cantitativă și chimică bună fiind corpuri de apă cu sensibilitate mare.

Excepție fac ROJI05 Lunca și terasele Jiului și afluenților săi precum și ROJI06 Lunca și terasele Dunării (Calafat) acestea prezentând stare chimică slabă, fiind corpuri de apă subterana cu sensibilitate mică.

Apele subterane prezintă o distribuție neuniformă în spațiu, în funcție de complexitatea tectonică și litologică, de morfologia de suprafață și de condițiile climatice, cu caracteristici fizico-chimice variate. În funcție de geneză și condiții de înmagazinare se disting ape freatice și ape de adâncime.

Din punct de vedere al corpurilor de apă subterane, principalul impact **din etapa de execuție** se referă la pătrunderea de poluanți în pânza freatică.

Acest efect este considerat că poate apărea ca urmare a următoarelor activități:

- Execuția lucrărilor de terasamente, a lucrărilor de artă, tuneluri, apărări de maluri și consolidări,
- Execuția lucrărilor de demolare,
- Relocări de utilități,
- Realizarea drumurilor de acces și tehnologice,
- Realizarea organizărilor de șantier și a depozitelor de materiale și deșeuri,
- Depozitarea unor deșeuri periculoase fără a fi respectate cerințele legale aplicabile.

Sursele potențiale de poluare a apelor subterane în etapa de execuție a lucrărilor sunt reprezentate de scurgerile accidentale de hidrocarburi de la utilaje precum și de substanțele chimice utilizate în lucrări.

O altă sursă importantă cu potențial de poluare a apelor subterane este reprezentată de zonele de depozitare a deșeurilor și a materialelor potențial contaminate (traverse, sol contaminat etc.). Calitatea corpurilor de apă subterană din zona de implementare a proiectului poate fi afectată ca urmare a infiltrării substanțelor chimice în sol și ulterior antrenarea acestora în stratul freatic.

Așezarea geotextilului/geogrila de separație determină o mărire a drenajului și previne contaminarea straturilor de bază/sub-bază și totodată a apelor subterane.

În ceea ce privește posibilitatea de poluare a stratului freatic, se apreciază că aceasta va fi puțin probabilă având în vedere dimensiunea redusă a lucrărilor care ar putea genera impact asupra pânzei freatice.

Execuția lucrărilor la unele dintre poduri, execuția galeriilor pentru tuneluri precum și unele categorii dintre lucrările de consolidare implică foraje verticale pentru execuția unor coloane de beton până la adâncimi de 15 m și foraje orizontale pentru execuția galeriilor tunelurilor. Lucrările de forare pot intercepta stratul freatic în anumite zone ale proiectului având potențialul de a produce o influență locală asupra comportamentului circulației apelor în stratele acvifere și o posibilă scădere a nivelului apelor subterane în zona lucrărilor, în perioada de execuție a acestora.

Menționăm că în zona de influență a lucrărilor nu au fost identificate fronturi de captare a apelor subterane pentru alimentarea cu apă a unor obiective ce ar putea fi afectate de scăderea locală a nivelului apelor freatice.

Estimăm astfel un impact negativ nesemnificativ asupra apelor subterane datorat execuției lucrărilor de reabilitare a liniei feroviare.

În etapa de funcționare, un potențial impact negativ asupra corpurilor de apă subterană poate fi generat ca urmare a realizării lucrărilor de control al vegetației prin metode de erbicidare, prin manipularea, depozitarea și aplicarea necorespunzătoare a substanțelor erbicide pe suprafața solului.

De asemenea, un impact negativ asupra corpurilor de apă s-ar putea înregistra datorită poluărilor accidentale ce se pot produce ca urmare a unor accidente feroviare în care ar fi incluse trenuri ce transportă produse periculoase. Acest tip de impact este apreciat ca fiind accidental cu o probabilitate mică de producere.

În **etapa de dezafectare**, impacturile pot fi generate în special de gestionarea necorespunzătoare a substanțelor utilizate/depozitate în organizările de șantier și a scurgerilor de carburanți sau uleiuri de la utilajele ce funcționează în fronturile de lucru. Acestea au potențialul de a pătrunde în pânza freatică.

Tabel - Clasele de magnitudine utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de apă subterană

Magnitudine		Descriere
Negativa	Foarte mare	Modificări cantitative (ex. prelevări semnificative de debite) ce pot conduce la deteriorarea stării cantitative a corpului de apă (suprafața pe care se înregistrează scăderi semnificative este $\geq 20\%$ din suprafața corpului de apă) și/sau Modificări calitative semnificative ce pot conduce la deteriorarea stării calitative a corpului de apă (suprafața pe care se înregistrează depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate este $\geq 20\%$ din suprafața corpului de apă) Modificări care contribuie direct la împiedicarea îmbunătățirii stării cantitative și/sau calitative a corpului de apă
	Mare	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă
	Moderată	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă
	Mică	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă
	Foarte mică	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață $<2,5\%$ din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață $<2,5\%$ din suprafața corpului de apă
Nicio modificare decelabilă		Nu există surse de contaminare a aerului sau contribuția lor este nedecelabilă
Pozitiva	Foarte mică	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață $<2,5\%$ din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață $<2,5\%$ din suprafața corpului de apă
	Mică	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă
	Moderată	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor

Magnitudine	Descriere
	de calitate pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă
Mare	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă
Foarte mare	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea stării cantitative și/sau calitative a corpului de apă (trecere de la stare slabă la stare bună) și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață ≥20% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață ≥20% din suprafața corpului de apă

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra corpurilor de apă subterană, a fost apreciată o magnitudine cu clase cuprinse între negativ foarte mică și negativ mică.

În toate etapele proiectului (execuție, funcționare și dezafectare), pentru toate intervențiile relevante care au fost considerate în evaluarea impactului asupra apelor de suprafață și asupra apelor subterane nu au fost identificate impacturi negative semnificative.

În contextul potențialelor impacturi asupra apelor/corpurilor de apă, intervențiile proiectului au fost analizate din punct de vedere al potențialului de generare a unor efecte asupra stării/potențialului apelor de suprafață și/sau a apelor subterane.

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra APELOR DE SUPRAFAȚĂ

Cod	Tip intervenție	Cauza (activități)	Efecte/riscuri	Impacturi directe	Pozitiv / Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.1	Lucrări la poduri, podețe, pasaje	Devierea locală a apelor – lucrări temporare în albie	Modificări hidromorfologice temporare	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Lucrări la poduri, podețe, pasaje	Devierea locală a apelor - lucrări temporare în albie	Creșterea turbidității	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Lucrări la poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Îndepărtarea vegetației ripariene	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	O singură dată	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
E.1	Lucrări la poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Modificări hidromorfologice datorate amenajării malurilor în dreptul podurilor și podețelor	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	O singură dată	Foarte probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Lucrări la poduri, podețe, pasaje	Execuție platforme temporare la poduri și podețe	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	O singură dată	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu pereu din beton în zona	Alterarea malurilor și a albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		podetelor		de apă											
E.2	Lucrări hidrotehnice	Protecția malurilor cu saltele gabioane și anrocamente	Alterarea malurilor	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de apă pluvială	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Afectarea malurilor și a albiei; modificări hidromorfologice	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Deversări de ape uzate insuficient epurate (materii în suspensie)	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Probabil	Reversibil	Mica	Negativă moderată	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Creșterea turbidității	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Deteriorarea stării chimice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea lucrărilor de consolidare cu piloți forțați	Alterarea conectivității cu apele subterane	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Scurtă	Fără întrerupere	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări platforme pentru depozitare materiale	Emisii de poluanți în apele de suprafață	Modificarea calității apei	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Improbabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Poluări accidentale	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață/subterane	Modificarea calității corpurilor de apă, deteriorarea stării chimice a apelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Improbabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Evacuarea apelor uzate și pluviale din organizările de șantier	Emisii de poluanți în apele de suprafață	Modificarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei	Negativ	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Evacuarea apelor uzate menajere în canalizare sau preepurate în emisari	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei	Negativ	Direct	Da	Zonal	Lungă	Intermitent	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

F.3	Gestionarea precipitațiilor	Evacuarea apelor pluviale în ape de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Zonal	Lungă	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare (în vecinătatea cursurilor de apă)	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei	Negativ	Direct	Da	Local	Scurtă	Periodic	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Evacuarea apelor pluviale din organizarea de șantier	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Refacerea malurilor râurilor	Îmbunătățirea stării corpurilor de apă	Pozitiv	Direct	Da	Local	Medie	Fără întreruperi	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Pozitivă mică	Moderat pozitiv

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra APELOR SUBTERANE

Cod	Tip intervenție	Cauza (activități)	Efecte/riscuri	Impacturi directe	Pozitiv / Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Întreruperea conectivității apelor subterane	Afectare acvifer freatic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întreruperi	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Întreruperea conectivității apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întreruperi	Probabil	Ireversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de consolidare cu piloți forajați	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întreruperi	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de îmbunătățire a terenului de fundare	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întreruperi	Probabil	Ireversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări platforme; depozitare materiale și deșeuri	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și zone de depozitare materiale	Poluări accidentale	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață/subterane	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
F.2	Activități curente în stații și halte de	Gestionare apelor uzate menajere	Pătrundere poluanți în apele	Alterarea calității apei	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Accidental	Improbabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	mișcare		subterane	subterane											
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Incert	Reversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Pătrundere poluanți în pânza freatică	Alterarea calității apei subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ

Concluzii:

În cele ce urmează sunt redată **concluziile SEICA:**

Traseul căii ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș traversează 26 de corpuri de apă de suprafață. Dintre cele 26 de corpuri de apă de suprafață pentru care au fost identificate potențiale impacturi, 21 sunt traversate cu poduri, 3 cu viaducte, iar 2 sunt traversate cu podețe. În prezent, pe corpurile de apă analizate există aceste structuri, proiectul vizând înlocuirea sau reabilitarea acestora realizarea sau refacerea amenajărilor hidrotehnice de protecție a acestora.

Corpul de apă Bradesti-izv.cf.Jiu (RORW7.1.41_B119) este traversat de linia de cale ferată la km.267+002 printr-un pod pentru care proiectul de reabilitare nu propune intervenții, acesta făcând obiectul unui alt proiect deja implementat.

Viaductul de la km.373+695, ce face obiectul lucrărilor de reabilitare, traversează corpul de apă Jidoștița - izvor_cf. Dunărea (RORW14.1.22_B153), fără a avea puncte de incidență cu acesta. În cadrul proiectului nu sunt prevăzute lucrări ce ar putea conduce la modificări ale elementelor de calitate ale corpului de apă traversat.

Corpul de apă Dunărea – Porțile de Fier 1 este traversat prin 2 structuri, prima dată la km.381+099 și apoi la km.381+556. La cele două poduri sunt prevăzute lucrări de înlocuire a tablierelor și reabilitare a infrastructurii podului fără lucrări hidrotehnice și intervenții în albie.

În scopul îmbunătățirii geometriei traseului căii ferate în zona corpului de apă Belareca – izv.cf.Mehadica + afl. (RORW6.2.12_B1), a rezultat o zonă unde noul traseu al căii ferate traversează albia minoră a râului Luncăvița.

Pe intervalul km. 426+900 – km.427+900, calea ferată proiectată intersectează de mai multe ori râul Luncăvița care prezintă în această zonă un curs meandrat. Pentru ca devierea cursului apei să se realizeze pe o lungime cât mai redusă, respectiv 100 m, s-a adoptat soluția înălțării cu 2,8 m a terasamentului feroviar, în raport cu situația existentă, pe o lungime de 3 km. Ridicarea terasamentului a permis introducerea structurilor feroviare (două poduri și un viaduct) la coturile râului.

Astfel, devierea albiei se va face în zona viaductului de la km.427+619 pe lungimea de 100 m împreună cu o corecție a albiei în zona podului de la km.427+242. Proiectul propune în aceste zone și protecția malurilor cu saltele de gabioane, iar împotriva afuierii pilelor viaductului au fost prevăzute saltele de anrocamente.

Corpurile de apă de suprafață intersectate de traseul proiectului de reabilitare a căii ferate Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș sunt atât de tip natural (râu natural), cât și puternic modificat.

Majoritatea corpurilor de apă intersectate prezintă o stare/potențial ecologic(ă) Bun(ă).

Din punct de vedere al stării chimice, toate corpurile de apă de suprafață prezintă o stare chimică bună conform datelor disponibile în proiectele Planurilor de management ale bazinelor hidrografice Jiu și Banat, actualizate în 2021, pentru perioada 2022 – 2027, cu excepția corpului de apă Jiu- Acum. Turceni – Acum. Ișalnița pentru care nu se atinge starea chimică bună.

Corpul de apă de suprafață Dunărea – Porțile de Fier 1, conform Planului de management al bazinului hidrografic Jiu, actualizat în anul 2021, pentru perioada 2022 – 2027, prezintă un potențial ecologic moderat și stare chimică bună, iar obiectivul de mediu: potențial ecologic bun, stare chimică bună. Se menționează că starea chimică bună a fost atinsă în perioada 2016 – 2021, iar pentru atingerea

obiectivului de mediu în ce privește starea ecologică - perioada 2022-2027, tipul de excepție fiind fezabilitatea tehnică.

Pentru corpul de apă Dunărea - Porțile de Fier 1 în cadrul prezentului studiu nu au fost identificate mecanisme cauza efecte directe sau indirecte.

Pentru o parte dintre corpurile de apă, în cadrul Planurilor de Management ale Bazinelor Hidrografice Jiu și Banat au fost prevăzute măsuri pentru îmbunătățirea stării/ potențialului. Măsurile enunțate în Planurile de Management implică în principal realizarea sau modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și de canalizare din localitățile apropiate corpurilor de apă.

Intervențiile proiectului generează o serie de efecte asupra elementelor de calitate asociate corpurilor de apă în principal în cadrul etapei de construcție.

În această etapă principalul element de calitate afectat este vegetația ripariană. Efectele asupra acestei componente au fost considerate cu o extindere spațială redusă, raportată la suprafața disponibilă pe fiecare corp de apă. Au fost estimate a fi afectate procente < 1% din suprafața vegetației ripariene.

Selectarea lucrărilor propuse în proiect a urmărit eliminarea oricăror intervenții ce au potențialul de a crea bariere în conectivitatea longitudinală și laterala a corpurilor de apă.

Potențialele impacturi generate de proiect asupra elementelor biologice de calitate sunt asociate pierderii unor zone reduse de habitat ca urmare a unor lucrări din etapa de construcție (execuția unor lucrări hidrotehnice și a lucrărilor temporare pentru realizarea infrastructurilor podurilor în alb).

Pentru corpurile de apă subterană nu au fost identificate mecanisme cauză-efect care să conducă la deteriorarea calității acestora.

Din punct de vedere cumulativ, nivelul estimat al impactului este redus, o afectare a stării/ potențialului corpurilor de apă fiind improbabilă.

Analiza impactului cumulat a luat în considerare presiunile actuale asupra corpurilor de apă cât și principalele proiecte propuse în zona proiectului.

Având în vedere lungimile relativ mici ale acestor lucrări raportate la lungimea totală a corpurilor de apă unde acestea au fost propuse, nu s-a considerat un potențial impact semnificativ ce ar putea conduce la deteriorarea stării corpurilor de apă, însă în studiu au fost prevăzute măsuri de reducere a impactului datorat acestor tipuri de lucrări.

Pentru reducerea suplimentară a nivelului efectelor identificate, în cadrul prezentului studiu au fost propuse măsuri adiționale, detaliate în următoarea secțiune. Acestea au rolul de a asigura o afectare cât mai redusă a elementelor de calitate și o scădere a riscurilor pentru starea/ potențialul corpurilor de apă din zona proiectului.

Concluziile evaluării impactului asupra apei de suprafață

În etapa de execuție a fost evaluat un impact redus negativ în cazul intervențiilor de realizare a lucrărilor de drumuri tehnologice și de acces, excavarea galeriilor pentru tuneluri, lucrărilor la terasamentele de cale ferată, precum și a lucrărilor de consolidare prin realizarea piloților forajați și a lucrărilor hidrotehnice de realizare a protecțiilor cu anrocamente, devierea temporară a cursurilor de apă pentru realizarea lucrărilor în alb, realizarea terasamentelor ca urmare a manevrării maselor de pământ în zona corpurilor de apă, realizării organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare aferente.

În cazul lucrărilor de realizare a lucrărilor la poduri a fost apreciat un impact redus negativ ca urmare a modificărilor hidromorfologice rezultate în urma amenajării

malurilor cu saltele de gabioane în zona podurilor, dar și a lucrărilor de amenajare a platformelor temporare aferente podurilor și podețelor.

Un impact moderat negativ a fost apreciat în cazul lucrărilor de pereiere a albiei în zona podețelor și a realizării șanțurilor pentru apa pluvială ce poate conduce la alterarea calității apelor. Devierea locală a râului Luncavița, necesară pentru asigurarea geometriei traseului și dispunerea structurilor (poduri, viaduct), având în vedere cursul meandrat al acestuia, va conduce la un impact moderat negativ.

Lucrările de curățare a vegetației de pe malurile corpurilor de apă în zona de amenajare a podurilor și podețelor, pot conduce la alterarea malurilor albiei, însă ținând cont de magnitudinea lucrărilor, sensibilitatea zonei de implementare acestora și durată, a fost apreciat un impact moderat negativ.

Pentru toate intervențiile considerate în evaluare în etapa de funcționare, respectiv traficul feroviar asociat cu scurgerile accidentale de poluanți, colectarea și evacuarea apelor pluviale de pe terasament în corpurile de apă de suprafață și lucrările de control al vegetației prin erbicidare a fost estimat un impact negativ moderat.

În cazul lucrărilor de organizare de șantier aferente etapei de dezafectare a fost estimat un impact redus negativ, având implicații similare etapei de execuție. În ceea ce privește lucrările de demolare a întregii infrastructuri de cale ferată, în etapa de dezafectare, a fost apreciat un impact moderat pozitiv ca urmare a eliminării tuturor elementelor construite ce constituie presiuni asupra corpurilor de apă de suprafață.

În ceea ce privește **impactul asupra apelor subterane** în toate etapele proiectului (execuție, funcționare și dezafectare), pentru toate activitățile propuse în cadrul proiectului care au fost considerate pentru evaluarea impactului asupra corpurilor de apă subterană a fost estimat un impact redus negativ.

7.6.1.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului asupra apelor

Măsurile de reducere a impactului asupra corpurilor de apă în perioada de execuție a lucrărilor (ce decurg din SEICA):

- Relocarea substratului natural al albiei pe zona de deviere a râului Luncăvița (corpul de apă Belareca – izv.-cf.Mehadica + afl., cod RORW6.2.12_B1 – zona viaduct km.427+619),
- Asigurarea protecției infrastructurilor podurilor prevăzute în albie cu saltele de anrocamente precum și a podețelor aval și amonte,
- Lucrări de reabilitare a zonei ripariene cu instalarea de arbuști și arbori din specii native zonei respectiv (în zonele unde refacerea vegetației arbustive și arboricole nu este posibilă),
- Lucrările temporare necesare pentru execuția lucrărilor în albie se vor realiza astfel încât să nu întrerupă în totalitate conectivitatea longitudinală a corpului de apă,
- Amplasarea drumurilor temporare de acces se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene și a malurilor,
- Se va evita pe cât posibil traversarea cursurilor de apă naturale pentru asigurarea drumurilor de acces la lucrări. Acolo unde intersectarea cursului de apă natural nu poate fi evitată, se vor adopta soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă,
- Amplasamentele organizărilor de șantier au fost selectate astfel încât să fie la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață.

Măsuri generale de reducere a impactului în perioada de execuție a lucrărilor:

- Zonele de depozitare a materialelor scoase din cale, potențial contaminate, se vor amenaja pe suprafețe plane, se vor impermeabiliza și vor fi dotate cu canale perimetrare prevăzute cu baze de colectare a apelor pluviale contaminate. Acestea nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apă și în zone inundabile;
- Pentru realizarea lucrărilor de apărări de maluri se vor adopta soluții constructive care să minimizeze lungimea malurilor afectate, precum și suprafața zonei ripariene pe care este îndepărtată vegetația;
- Execuția lucrărilor pentru devierea locală temporară a cursurilor de apă în vederea realizării lucrărilor în albie se va face exclusiv în condiții de vreme bună, evitându-se perioadele cu ape mari;
- La realizarea oricăror lucrări în corpurile de apă de suprafață se va avea în vedere evitarea modificărilor albiei care ar putea conduce la întreruperea conectivității longitudinale;
- În toate locațiile în care este necesară îndepărtarea vegetației ripariene (arborii și arbuștii de pe malul râurilor), la terminarea lucrărilor se vor desfășura lucrări de reabilitare a zonei ripariene cu instalarea de arbuști din specii native, corespunzătoare asociațiilor vegetale ripariene din zona respectivă, în locațiile în care refacerea vegetației arboricole nu este posibilă;
- Toate lucrările hidrotehnice se vor realiza cu extinderea spațială minimă care este în măsură să asigure protecția infrastructurilor construite astfel încât să conducă la modificări cât mai reduse la nivelul corpurilor de apă de suprafață (inclusiv maluri și zonele ripariene). Se va evita pe cât posibil amplasarea de pile ale podurilor în corpuri de apă de suprafață naturale;
- Toate podețele prevăzute în proiect se vor monta astfel încât să nu creeze la nivelul substratului cursului de apă praguri cu înălțimi mai mari de 20 cm astfel încât să poată fi asigurată conectivitatea longitudinală pentru toate organismele acvatice;
- Toate lucrările provizorii în albie, ce sunt destinate execuției intervențiilor proiectului se vor face fără a afecta în mod permanent morfologia albiei minore, dinamica și evoluția albiei;
- Se va asigura reținerea oricăror ape de șiroire din zonele afectate de lucrări și evitarea pătrunderii acestora în cursurile de apă de suprafață, astfel încât să nu conducă la creșterea turbidității;
- Este interzisă depozitarea de materiale, deșeuri din construcții, precum și staționarea utilajelor în albiile cursurilor de apă sau canale.
- Amplasarea drumurilor tehnologice se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene, a malurilor și a substratului albiei. Se va evita pe cât posibil traversarea cursurilor de apă naturale pentru asigurarea drumurilor tehnologice necesare pentru realizarea lucrărilor. Acolo unde intersectarea cursului de apă natural nu poate fi evitată, se vor adopta soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă;
- Pentru organizările de șantier și pentru platformele tehnologice situate la distanțe sub 1000 m de un curs de apă vor fi asigurate substanțe absorbante și mijloace de intervenție stabilite sisteme de intervenție rapidă în cazul apariției unor poluări accidentale;
- Organizările de șantier vor fi prevăzute cu sisteme de canalizare, epurare și evacuare a apelor uzate menajere și pluviale;

- Apele uzate tehnologice rezultate din organizările de șantier se vor colecta și preepura în decantoare și separatoare de produse petroliere înainte de descărcare în emisari, în rețele de canalizare sau înainte de a fi preluate de operatori autorizați;
- Apele uzate menajere generate în toalete ecologice din șantier vor fi colectate și evacuate periodic prin vidanjare, în baza unor contracte încheiate între antreprenori și operatori autorizați;
- Carburanții vor fi stocați în rezervoare etanșe cu cuve de retenție, astfel încât să nu se producă pierderi, iar uleiurile uzate se vor colecta în rezervoare metalice etichetate și ulterior vor fi predate unităților specializate.

Pentru lucrările asociate etapei de funcționare, au fost propuse următoarele măsuri:

- Apele pluviale colectate de pe suprafața terasamentului căii ferate vor fi preepurate prin intermediul separatoarelor de hidrocarburi, dirijate și evacuate în apele de suprafață,
- Apele uzate rezultate de la grupurile sanitare vor fi evacuate în rețeaua publică de canalizare sau în bazine etanș vidanjabile, după caz.
Indicatorii de calitate ai apelor uzate preepurate ce vor fi evacuate în rețele de canalizare ale localităților se vor încadra în prevederile normativului NTPA 002/2005, iar cei ai apelor uzate preepurate evacuate în emisari naturali vor respecta concentrațiile maxim admisibile prevăzute de NTPA 001/2005;
- Se va evita utilizarea de substanțe chimice pentru erbicidare în apropierea cursurilor de apă, lucrările de control al vegetației de pe terasamentul căii ferate. Se recomandă curățarea mecanizată a vegetației spontane în aceste zone.
- Se va asigura decolmatarea periodică a podețelor în vederea menținerii acestora într-o stare optimă de funcționare,
- Este interzisă aruncarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente.

În perioada de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție.

7.6.2.AERUL

7.6.2.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer.

Semnificația impacturilor potențiale asupra factorului de mediu aer a fost analizată pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Clasele de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer au fost stabilite în funcție de starea actuală privind calitatea aerului în zona proiectului.

Tabel - Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de aer

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone în care se înregistrează frecvente depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.
Mare	Zone în care se înregistrează ocazional depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.
Moderată	Zone în care nu se înregistrează depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru poluanții atmosferici relevanți pentru proiectul propus. Valorile se încadrează în intervalul 75% - 100% din CMA și nu există perspectiva de a fi depășite CMA pe termen scurt (2-3 ani)
Mică	Zone în care nu se înregistrează depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru poluanții atmosferici relevanți pentru proiectul propus. Valorile se încadrează în intervalul 50% - 75% din CMA și nu există perspectiva de a fi depășit pragul de 75% din CMA pe termen scurt (2-3 ani)
Foarte mică	Zone în care nu se înregistrează depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru poluanții atmosferici relevanți pentru proiectul propus. Valorile sunt mai mici de 50% din CMA și nu există perspectiva de a fi depășit pragul de 50% din CMA pe termen scurt (2-3 ani)

În evaluarea impactului asupra calității aerului, zonele din interiorul localităților traversate de proiect au fost considerate zone cu sensibilitate moderată și zonele din afara acestora au fost considerate zone cu sensibilitate mică.

Clasele de magnitudine pentru identificarea impactului asupra aerului au fost stabilite ținând cont de mărimea modificărilor calitative.

Tabel - Clasele de magnitudine pentru identificarea impactului asupra componentei de aer

Magnitudine		Descriere
Negativă	Foarte mare	Depășirea concentrațiilor maxim admise (CMA) ale poluanților în aerul ambiental ca urmare a contribuției proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale.
	Mare	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații cuprinse 70-99% din CMA.
	Moderată	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații cuprinse 50-70% din CMA.
	Mică	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații cuprinse 20-50% din CMA.
	Foarte mică	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații <20% din CMA.
Nicio modificare		Nu există surse de contaminare a aerului sau contribuția lor este nedecelabilă
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu <10% din CMA
	Mică	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu 10-20% din CMA
	Moderată	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu 20-50% din CMA
	Mare	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu 50-70% din CMA
	Foarte mare	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu >70% din CMA

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra calității aerului, a fost apreciată o magnitudine negativă foarte mică și negativă moderată. În etapa de funcționare a fost considerat un impact pozitiv cu magnitudine moderată, întregul tronson de cale ferată fiind electrificat.

Analiza impactului asupra calității aerului se realizează ținând cont de valorile pragurilor de alertă și de intervenție prevăzute în Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător și STAS 12574-87 – Aer din zonele protejate (condiții de calitate).

Impactul asupra calității aerului în etapa de execuție

Pentru estimarea concentrațiilor de poluanți emiși în etapa de execuție în zona aferentă organizărilor de șantier, a fronturilor de lucru și a depozitelor (materii/materiale, deșeuri) precum și pentru traficul de șantier a fost utilizat programul BREEZE AERMOD/ISCTM, program bazat pe modelul matematic de dispersie AERMOD, elaborat și folosit de Agenția Statelor Unite ale Americii pentru Protecția mediului, US EPA (United States Environmental Protection Agency) a cărei ultimă modificare și îmbunătățire este din data de 01.10. 2019. Datele rezultate în urma modelării dispersiei sunt prezentate în capitolul privind estimarea emisiilor.

Impactul datorat *execuției* lucrărilor asupra factorului de mediu aer apare în urma emisiilor atmosferice din timpul desfășurării acestora și sunt asociate în principal cu:

- activitățile de excavare;
- manevrarea unor materiale/deșeuri;
- transportul materialelor și a componentelor necesare execuției lucrărilor;
- activitățile din organizările de șantier.

Se estimează o creștere a nivelului de pulberi în suspensie și a concentrațiilor de gaze de eșapament de la mijloacele auto în aerul atmosferic, aceste fenomene având loc pe intervale scurte de timp.

Emisiile de praf, care apar în timpul execuției lucrărilor proiectate sunt asociate lucrărilor de terasamente, de manipulare și punere în operă a materialelor de construcție, de nivelare, precum și altor lucrări specifice.

Degajările de praf în atmosferă variază adesea substanțial de la o zi la alta, depinzând de nivelul activității, de specificul operațiilor și de condițiile meteorologice. Natura temporară a lucrărilor de construcție, specificul diferitelor faze de execuție, modificarea fronturilor de lucru diferențiază net emisiile specifice acestor lucrări de alte surse nedirijate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor.

Controlul prafului se va face prin folosirea apei sau a unor materiale de acoperire a depozitelor temporare de pământ.

Cantitatea și compoziția gazelor de eșapament depinde de diverși factori cum ar fi: tipul de carburant utilizat, tipul de vehicul și utilizarea acestuia, performanța motorului, randamentul arderii interne sau prezența unui convertor catalitic, pentru o minimizare a efectelor traficului tehnologic se va avea în acest.

Din monitorizările efectuate pentru lucrările de reabilitare linie cf - fronturi de lucru pe alte tronsoane, folosind tehnologia clasică de execuție - s-a constatat că nu se produce o înrăutățire simțitoare a calității aerului în zonă, ca urmare a creșterii traficului rutier (excepție - pulberile în suspensie) deoarece:

- s-a realizat o circulație fluentă pentru a menține un regim optimal de circulație.
- au fost reduse blocajele în circulație, ce au drept consecință porniri și opriri ale motoarelor sau mers în gol;
- pentru autovehiculele s-a impus să corespundă condițiilor tehnice;
- emisiile de sursele mobile au fost în conformitate cu reglementările în vigoare pentru utilaje mobile.

Aportul suplimentar de emisii pentru aer la fondul existent nu va fi major și nu poate conduce la depășiri ale valorilor prag conform Legii nr. 104/2011, în zonă nefiind alte surse suplimentare de emisii.

Impactul datorat lucrărilor de defrișare asupra calității aerului apare datorită emisiilor de praf provenite din operațiunile de defrișare și o altă cauză fiind emisiile de substanțe poluante aferente funcționării mijloacelor de transport și a utilajelor tehnologice necesare pentru tăierea și transportul materialului lemnos.

Impactul datorat funcționării stațiilor de beton va fi limitat de măsurile adoptate prin actele de reglementare emise pentru funcționarea acestora.

Schimbarea în timp a poziției surselor de emisie (datorită deplasării frontului de lucru) determină un impact local redus pe termen lung și scăderea probabilității de apariție a unor valori mari ale concentrațiilor pe termen scurt.

Emisiile din timpul lucrărilor de amenajare vor fi asociate în principal cu mișcarea pământului, transportul și manevrarea materialelor. Execuția lucrărilor va implica folosirea utilajelor specifice diferitelor categorii de operații, ceea ce va conduce la apariția unor surse de poluanți caracteristici motoarelor cu ardere internă.

Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosfera prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate (NOx, SO2, CO, particule). Cantitățile de poluanți emise în atmosfera de utilaje depind, în principal, de următorii factori: tehnologia de fabricație a motorului, puterea motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere; capacitatea utilajului și de vechimea motorului/utilajului.

Emisiile de poluanți sunt cu atât mai reduse cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare având consumuri cât mai reduse pe unitatea de putere.

Emisiile de praf, care apar în timpul execuției, sunt asociate lucrărilor de excavare, de manipulare și punere în opera a pământului și a materialelor de construcție, de nivelare și taluzare, precum și altor lucrări specifice. Nivelul emisiilor de praf diferă de la o zi la alta funcție de nivelul activității, condiții meteorologice și de specificul operațiilor.

Realizarea lucrărilor de către constructor/antreprenor se va face etapizat, pe tronsoane tehnologice, fapt ce va implica deplasarea periodică a fronturilor de lucru. În acest mod impactul va fi temporar, pe areale restrânse, de intensitate redusă și reversibil, asupra zonelor adiacente în care va fi pusă în operă investiția.

Ținând cont de aspectele menționate, se poate considera că execuția lucrărilor nu va avea un impact semnificativ și pe termen lung asupra calității aerului.

Impactul asupra calității aerului în etapa de funcționare

Proiectul conduce la nivel local la încurajarea utilizării transportului feroviar în locul celui rutier, datorită vitezei mai mari de transport și costurilor mai reduse.

Impactul datorat traficului feroviar va fi diminuat prin măsurile adoptate prin proiect având ca efect o reducere a emisiilor cu efect de sera și CO₂ (linie reabilitată - emisii de praf reduse, consum de combustibili fosili redus, etc.).

Realizarea lucrărilor de reabilitare va avea, în ansamblu, un impact pozitiv, asupra factorului de mediu aer, prin îmbunătățirea semnificativă a calității aerului în principalele zone locuite din vecinătatea liniei cf, având ca efect scăderea traficului auto pe drumurile din zonă.

Impactul asupra calității aerului în etapa de dezafectare

În cazul etapei de dezafectare a proiectului a fost estimat un impact redus negativ asupra aerului, emisiile de poluanți atmosferici fiind similare cu cele din etapa de execuție.

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra factorului de mediu AER

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Cod	Tip intervenție	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Execuție platforme temporare	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mare	Negativă Foarte mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	excavări/ umpluturi	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Emisii de poluanți utilaje	Alterarea mediului de lucru	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Treceri la nivel	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine/peroane	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Amplasare panouri fotovoltaice	Fără emisii de gaze cu efect de seră	Îmbunătățirea calității aerului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Fără interpretare	Probabil	Permanent	Moderată	Pozitivă mare	Moderat Pozitiv
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Excavări / umpluturi	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Moderat	Negativă moderată	Moderat negativ
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.12	Organizare șantier /zone depozitare materiale/deșeururi	Amenajări platforme depozite	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Reducerea traficului rutier în zonă	Îmbunătățirea calității aerului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Fără interpretare	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderată	Moderat Pozitiv
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera.:	Reducerea contribuțiilor la schimbările climatice	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Fără interpretare	Probabil	Permanent	Moderată	Pozitivă mare	Moderat Pozitiv
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă Foarte mică	Redus negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Trafic pe drumurile de întreținere	Emisii de poluanți	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă Foarte mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Concasarea deșeurilor din construcții	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Emisii de poluanți	Modificarea calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ

7.6.2.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului

În etapa de execuție, ca măsuri de protecție se impun cele din categoria măsurilor preventive, realizabile prin supravegherea funcționării obiectivelor în limitele proiectate, iar în cazul apariției unei defecțiuni se impune depistarea rapidă a acesteia, urmată de remedierea în scurt timp. Pentru diminuarea impactului asupra calității aerului, se recomandă luarea următoarelor măsuri în etapa de execuție a lucrărilor:

- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor la maxim 20 km/h pe drumurile tehnologice și în interiorul localităților;
- în perioadele lipsite de precipitații se va asigura umectarea drumurilor tehnologice și a zonelor cu lucrări active în vederea reducerii emisiilor de particule și încadrarea concentrațiilor ($PM_{10}/PM_{2,5}$) în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare;
- transportul pământului, deșeurilor și oricăror materiale care degajă praf se va realiza la nivelul întregului proiect exclusiv cu autocamioane acoperite cu prelate (prelate pentru bene) în scopul reducerii emisiilor de particule;
- curățarea roților vehiculelor înainte de ieșirea din șantier pe drumurile publice;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- evitarea executării lucrărilor care presupun manevrarea maselor de sol (decopertări/umpluturi) în perioadele cu vânturi puternice;
- în timpul lucrărilor de demolare/dezafectare se va asigura umectarea materialelor pentru reducerea la minim a emisiilor de particule, precum și acoperirea deșeurilor rezultate din demolări sau umectarea acestora pentru prevenirea împrăștierei prafului în perioadele cu vânturi puternice;
- în timpul lucrărilor de excavare a tunelurilor la instalația de evacuare a aerului viciat din frontul de lucru/aeraj vor fi instalate filtre pentru reținerea pulberilor în suspensie și sedimentabile;
- la execuția tunelurilor în proximitatea frontului de lucru vor fi prevăzute perdele de ceață și presiune negativă de aer generată de sistemul de extragere sau de evacuare a aerului viciat cu pulberi.

În etapa de funcționare deoarece nu sunt așteptate emisii atmosferice în concentrații ridicate, nu sunt necesare măsuri suplimentare de reducere a acestora.

Prin proiect au fost prevăzute instalații de încălzire și preparare apă caldă precum și aparate de climatizare ce vor fi agrementate tehnic și conforme cu normele europene, fabricate de producători care garantează caracteristici tehnice ce vor asigura un nivel maxim al emisiilor de poluanți, sub valorile limită prevăzută de legislația în vigoare.

În etapa de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de execuție.

7.6.3. SOLUL

7.6.3.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu sol

Semnificația impacturilor potențiale asupra factorului de mediu sol a fost analizată pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Având în vedere că proiectul se realizează în mare parte pe suprafețe de sol din terasamentul actual al căii ferate, în evaluare a fost considerată o clasă cu sensibilitate mică pe aceste zone. Proiectul prevede însă în unele zone și ocuparea unor terenuri noi ca urmare a realizării lucrărilor de rectificare a curbelor actuale în vederea sporirii vitezei dar și a dublării liniei.

Sensibilitatea acestor zone a fost determinată în baza categoriei actuale de folosință a terenurilor, clasele de sensibilitate utilizate în evaluare sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Grădini din gospodării comunități Arii naturale protejate sub aspect pedologic
Mare	Terenuri agricole utilizate pentru horticultură, pomicultură și alte culturi valoroase
Moderată	Terenuri agricole utilizate pentru culturi de cereale
Mică	Terenuri utilizate pentru pășutul animalelor domestice
Foarte mică	Zone industriale și alte terenuri puternic modificate antropice

Clasele de magnitudine utilizate în evaluare sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii

Magnitudinea		Descriere
Negativ	Foarte mare	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol corespunzătoare pragurilor de intervenție Pierderea capacității productive pe o perioadă mai mare de 10 ani. Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube extinse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 1 an
	Mare	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol cu peste 75% din pragurile de intervenție Pierderea capacității productive pe o perioadă cuprinsă între 5 – 10 ani Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube extinse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 6 luni – 1 an
	Moderată	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol corespunzătoare pragurilor de alertă Pierderea capacității productive pe o perioadă cuprinsă între 1 – 5 ani Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube extinse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 6 luni
	Mică	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol cu peste 75% din pragurile de alertă Pierderea capacității productive pe o perioadă de maxim 1 an Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube pe zone restrânse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 6 luni
	Foarte mică	Concentrații de poluanți în sol cu valori cuprinse între valorile normale și 75%

		din pragurile de alertă Fără pierderi ale capacității productive a solului Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube pe zone restrânse și pentru care este posibilă reabilitarea pe termen scurt (max 1 lună)
Nicio modificare		Nu există surse de contaminare/alterare structurală a solului sau contribuția lor este nedecelabilă
Pozitiv	Foarte mică	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol sub limita pragului de intervenție, dar nu mai mici de 75% din pragul de intervenție
	Mică	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în intervalul >pragul de alertă, <75% din pragul de intervenție
	Moderată	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în intervalul >75% din pragul de alertă, <pragul de alertă.
	Mare	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în intervalul >50% din pragul de alertă, <75% din pragul de alertă
	Foarte mare	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în zona valorilor normale

Având în vedere că, în general proiectul se desfășoară pe suprafețe de teren ocupate în prezent de infrastructura feroviară existentă, pe aceste zone s-a apreciat o magnitudine negativă foarte mică.

Suprafețele ocupate permanent de proiect pe terenurile noi, în vederea realizării rectificărilor de curbe, sau a dublării liniei, sunt reduse. Având în vedere acest aspect, în zonele cu terenuri noi ocupate de proiect, a fost considerată o magnitudine a modificărilor negativă moderată.

Evaluarea componentei de mediu sol s-a realizat pe baza analizei intervențiilor proiectului, a efectelor și potențialelor impacturi generate de acestea asupra solului.

Impactul asupra solului în etapa de execuție

În etapa de execuție forma de impact considerată în cadrul analizei pentru sol o reprezintă pierderea capacității productive a solului ca urmare a modificărilor fizice și modificarea calității solului/subsolului ca urmare a contaminării și ca urmare a ocupării terenurilor cu elementele de infrastructură. Analiza impactului asupra calității solului se realizează ținând cont de valorile pragurilor de alertă și de intervenție prevăzute în Ordinul nr. 756/1997 cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul constă în reabilitarea infrastructurii de cale ferată, iar lucrările se realizează în cea mai mare parte pe terasamentul actual, caracterizat ca fiind un teren cu soluri degradate. În aceste zone este estimat un impact negativ redus asupra solului.

În cazul terenurilor considerate cu sensibilitatea foarte mare din punct de vedere al impactului asupra solului (terenuri din ariile protejate), nu sunt estimate impacturi negative semnificative, suprafața totală ocupată de proiect în aceste zone fiind foarte redusă raportat la suprafețele totale din care fac parte.

În cazul lucrărilor prevăzute în proiect, specificăm că acestea vor ocupa permanent terenuri noi cu diferite categorii de utilizare: teren arabil, curți-construcții, fânețe, neproductiv, pășuni, pădure, etc. Suprafața totală ocupată de proiect în aceste zone este foarte redusă raportat la suprafețele totale disponibile din localitățile din care fac parte.

Suprafețele ocupate temporar de locațiile organizărilor de șantier, platformele tehnologice precum și depozitele de materiale și deșeuri sunt propuse în zone cu sensibilitate foarte mică, aflate în zona de protecție a căii ferate existente.

În vederea realizării proiectului este necesară ocuparea temporară a unor terenuri pentru realizarea drumurilor de acces provizorii și a gropilor de împrumut.

În etapa de execuție a lucrărilor de reabilitare a terasamentului există riscul să rezulte și soluri contaminate istoric. În acest caz, manipularea și depozitarea maselor de pământ, rezultate în urma excavărilor, ar putea contamina și zonele nepoluate dacă acestea nu sunt depozitate în spații special amenajate, care să nu permită infiltrarea în sol a contaminanților.

Traversele din lemn ce vor fi scoase din cale prezintă un risc de contaminare a solului cu creozot în zona de depozitare temporară, dacă nu există amenajări speciale în aceste zone.

Impactul se va manifesta pe o perioadă limitată de timp și spațial pe o arie restrânsă.

În zonele cu terenuri considerate mai puțin sensibile este estimat un impact negativ redus asupra solului, reconstrucția ecologică a zonelor ocupate fiind obligatorie.

Impactul asupra solului în etapa de funcționare

În etapa de funcționare solul poate fi expus unei contaminări datorită neetanșeității vagoanelor care transportă substanțe chimice, scurgerilor accidentale de combustibili și lubrifianți și eliberării germenilor de fermentație, dejecții (poluare biologică) de la trenurile de călători.

De asemenea, colectarea necorespunzătoare a deșeurilor menajere poate afecta calitatea solului.

Creșterea excesivă a vegetației rudérale ar putea afecta geometria terasamentului și ar putea conduce la accidente, iar pentru controlul vegetației periodic se aplică erbicide. Lucrările de erbicidare se vor realiza pe terasamentul căii ferate cu riscuri reduse de extindere în afara acestuia, iar impactul asupra calității solurilor din vecinătatea terasamentului va fi redus.

Potențialul traficului feroviar de a altera calitatea solurilor, ca urmare a depunerilor poluanților asociați traficului feroviar, este variabil, în funcție de condițiile meteorologice. Solurile cele mai expuse sunt cele care aparțin categoriei de utilizare „drumuri și căi ferate” (sensibilitate foarte mică) - corespunzătoare zonei de protecție a căii ferate actuale, urmate de categoria de utilizare —~~tenuri~~ „tenuri agricole” (sensibilitate moderată). În analiza impactului asupra solului a fost considerată zona de influență la până la distanța de 25 m de o parte și de alta a terasamentului căii ferate în care s-a presupus că solurile pot fi afectate ca urmare a depunerilor poluanților asociați traficului feroviar.

În etapa de funcționare a fost estimat un impact negativ redus asupra componentei de mediu sol, ținând cont că cel mai mare procent al suprafețelor de sol expuse la poluarea asociată traficului feroviar sunt suprafețele aferente zonei de protecție a căii ferate, zone cu sensibilitate foarte mică.

Datorită lucrărilor de reabilitare și de consolidare a solului cu geotextil/geogrilă pentru factorul de mediu sol va fi și un impact pozitiv, și de lungă durată.

Impactul asupra solului în etapa de dezafectare

Activitățile din etapa de dezafectare sunt similare celor din etapa de execuție a căii ferate, fapt pentru care putem considera efectele și implicit impacturile generate ca fiind apropiate ca magnitudine și severitate. Refacerea suprafețelor ocupate de terasamentul căii ferate va avea un impact pozitiv redus, ca urmare a aportului de sol fertil în zonele refăcute de pe calea ferată.

Nivelul estimat al impactului în etapa de dezafectare este considerat moderat negativ exclusiv în cazul realizării organizării de șantier pentru dezafectarea căii ferate.

În toate etapele proiectului (execuție, funcționare și dezafectare), pentru toate intervențiile relevante care au fost considerate pentru evaluarea impactului asupra solului a fost estimat un impact negativ redus.

Totodată, reabilitarea liniei de cale ferată, lucrările de decontaminare ale solului și reducerea traficului rutier din zonă ca urmare a creșterii vitezei de circulație pe linia de cale ferată și totodată reducerea emisiilor de poluanți sedimentabili care pot să se depună la suprafața solului, a fost estimat un impact pozitiv.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra SOLULUI

Tip de intervenție	Cauze	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Poduri, podețe	Realizarea/reabilitare de poduri/podețe/pasaje	Îndepărtare sol	Pierderi cantitative sol	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	ireversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe	Realizarea/reabilitare de poduri/podețe/pasaje	Compactare sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Ireversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțuri pentru ape pluviale	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere rău Luncavița	Săpături pentru noua albie	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Instalarea separatoarelor de hidrocarburi	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Ireversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.3	Lucrări tunele	Construire platforme temporare	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Pregătirea terenului îndepărtarea vegetației	Îndepărtare sol – îndepărtare sol contaminat	Alterarea calității solului Schimbare destinație sol	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavări/umpluturi	Îndepărtare sol – manevrare sol contaminat	Pierderi cantitative sol Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Ireversibil	Mare	Negativ moderat	Moderat negativ
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavări/umpluturi	Manevrare sol contaminat	Pierderi cantitative sol	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mare	Negativ moderată	Moderat negativ
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Umpluturi	Așternere geogril/geotextil	Mărirea stabilității terasamentului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă mare	Moderat Pozitiv
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Depozitare material/deșeur	Manevrare deșeur/materiale	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Deversări accidentale de poluanți	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Treceri la nivel	Îndepărtare sol	Perturbare sol	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Ireversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine /peroane	Compactare sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Ireversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine /peroane	Îndepărtare sol	Pierdere capacitatea productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Ireversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Instalarea separatoarelor de hidrocarburi	Îndepărtare sol	Protejarea calității solului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă mare	Moderat Pozitiv
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Îndepărtare sol	Pierdere capacitatea productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Ireversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Eroziunea solului (în zona fronturilor de lucru și a depozitelor de pământ)	Eroziunea solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Excavări / umpluturi	Îndepărtare sol	Pierderi cantitative sol	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Deversări accidentale de poluanți pe sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Depozitarea deșeurilor rezultate în urma demolării	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Săpătură pentru fundații	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.11	Gestionarea deșeurilor, contaminare,	Manevrare deșeurii și materiale contaminate	Decontaminare sol	Refacerea capacitatea productive a solului	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mare	Pozitiv moderată	Moderat Pozitiv
E.12	Organizare șantier /zone depozitare materiale/deșeurii	Amenajări platforme depozite	Excavare/Compactare sol	Alterarea/Pierdere capacitatea productive a solului Modificarea calit	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă Mare	Moderat negativ
E.12	Organizare	Poluări	Pătrunderea	Modificarea	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă	Redus

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	șantier /zone depozitare materiale/deșeuri	accidentale	poluanților în sol	Calității solului										mică	negativ
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Manevrare deșeuri și materiale contaminate	Refacerea capacității productive a solului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă mare	Moderat Pozitiv
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de înierbare și refacere a vegetației	Parametri sol îmbunătățiți	Refacerea capacității productive a solului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă mare	Moderat pozitiv
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Scurgeri accidentale de poluanți	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Gestionarea deșeurilor	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare	Compactare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Creare platforme	Izolare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Manevrare deșeuri și materiale	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Aport de sol fertil	Îmbunătățirea calității solului	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderată	Moderat Pozitiv

7.6.3.2. Măsurile de diminuare sau eliminare a impactului asupra solului în etapa de execuție

- interzicerea ocupării terenurilor cu categorii de folosință sensibile pentru organizări de șantier, zone de depozitare și platforme tehnologice, în cazul în care va fi identificată necesitatea unor suprafețe suplimentare;
- la amenajarea zonelor de depozitare temporară sau a platformelor tehnologice vor fi utilizate cu prioritate soluții care asigură reducerea suprafețelor la nivelul cărora este necesară îndepărtarea vegetației naturale;
- stratul de sol vegetal va fi îndepărtat treptat, odată cu avansarea lucrărilor de terasamente. Solul fertil va fi depozitat în grămezi separate în vederea reutilizării în cadrul lucrărilor de reabilitare, atât la nivelul zonelor cu lucrări temporare cât și pe suprafața zonelor reabilite la nivelul lucrărilor permanente;
- materialele scoase din cale, în special cele care prezintă riscuri de contaminare (sol contaminat, piatră spartă, traverse etc.) se vor depozita doar pe suprafețe impermeabilizate prevăzute cu rigole perimetrice de colectare a apelor pluviale care intră în contact cu materialele;
- pentru a evita suprapunerea executării lucrărilor de reabilitare peste zone cu poluare istorică și creșterea nivelului de poluanți în sol și subsol, se vor desfășura activități de curățare, remediere și reconstrucție ecologică în conformitate cu prevederile legale;
- depozitarea temporară pe amplasamente a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, precum și a celor de tip menajer, până la preluarea de către firme specializate în vederea eliminării finale sau valorificării, se va realiza în recipiente corespunzătoare, în spații special amenajate;
- depozitarea materialelor de construcții necesare se va realiza doar în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale. Se va evita depozitarea materialelor direct pe sol. Se vor încheia contracte cu firme de salubritate autorizate pentru preluarea deșeurilor.
- depozitarea substanțelor periculoase se va face pe platforme special amenajate, în scopul protejării solului de scurgeri accidentale și infiltrații;
- se va evita poluarea solului cu uleiuri și produse petroliere prin asigurarea funcționării corespunzătoare a utilajelor și efectuarea operațiilor de întreținere în spații special destinate;
- se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului, evitându-se staționarea utilajelor, efectuarea de reparații și alimentări cu combustibil;
- este interzisă ocuparea unor suprafețe de teren suplimentar, depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața organizărilor de șantier;
- depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse, astfel încât să nu se producă degradări inutile de teren;
- în cazul unei contaminări a solului, porțiunea afectată va fi îndepărtată și tratată/eliminată în funcție de tipul de contaminare. Organizările de șantier vor fi dotate corespunzător cu materiale absorbante specifice pentru fiecare tip de material/substanță care poate cauza poluare în urma unei gestionări necorespunzătoare;
- organizarea de șantier se va amplasa pe platformă impermeabilizată pentru a împiedica sau reduce infiltrațiile de substanțe;
- platformele organizărilor de șantier trebuie să fie proiectate astfel încât apa pluvială să fie colectată, iar înainte de a fi evacuată în mediul natural să treacă printr-un separator de nămol și hidrocarburi;

- apele uzate menajere vor fi dirijate în bazine etanșe vidanjabile, iar vidanjabarea se va realiza prin firme autorizate pe bază de contract; sau se va realiza un sistem de conducte conectat la o stație de epurare, iar de aici apa epurată va ajunge la un separator de nămol și hidrocarburi de la gura de evacuare din organizarea de șantier;
- la finalizarea lucrărilor de construcție, terenurile afectate temporar vor fi reabilitate. În acest sens se recomandă utilizarea solului vegetal decopertat la inițierea lucrărilor (acolo unde acesta nu este contaminat), pentru a păstra aceleași calități structurale ale acestuia;
- zonele care au fost afectate de îndepărtări ale vegetației vor fi stabilizate corespunzător, iar în zonele rămase libere după finalizarea construcțiilor, vegetația inițială va fi refăcută;
- lucrările de construcție din interiorul Parcului Natural Porțile de Fier se vor limita strict la terasamentul cf. actual;
- în timpul execuției lucrărilor vor fi luate măsuri de sprijinire și consolidare a zonelor susceptibile de prăbușire sau alunecare;
- utilizarea și manevrarea cu atenție a diferitelor substanțe (ex. fluid de foraj utilizat la realizarea lucrărilor de realizare a piloților foraj) pentru a reduce riscul de contaminare a mediului geologic;
- monitorizarea lucrărilor de execuție se va asigura pe tot parcursul execuției lucrărilor.

Măsuri în timpul etapei de funcționare

În timpul etapei de funcționare vor fi luate următoarele măsuri:

- stocarea substanțelor cu potențial de contaminare a solurilor necesare în lucrările de întreținere a căii ferate se va face exclusiv în incinte acoperite, special prevăzute în acest sens;
- pentru controlul vegetației ruderaie de pe terasamentul căii ferate se vor utiliza erbicide cu un grad de toxicitate mai mic. Erbicidele organice persistente nu vor fi utilizate pe porțiuni extinse ale terasamentului. În zonele de intersecție a ariilor naturale protejate controlul vegetației se va realiza exclusiv mecanizat;
- personalul care va realiza lucrările de erbicidare va fi instruit cu privire la riscurile ce implică activitatea de erbicidare. Aplicarea erbicidului trebuie să fie conform cu specificațiile producătorului.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

În această etapă măsurile de reducere a impactului pentru factorul de mediu sol sunt similare etapei de construcție și anume:

- nu vor fi depozitate cantități de material obținute din dezafectarea proiectului sau unor secțiuni ale proiectului pe sol natural;
- depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața ocupată
- la finalizarea lucrărilor de dezafectare, terenurile afectate vor fi reabilitate;
- lucrările de refacere ulterior etapei de dezafectare vor avea ca scop refacerea solului la un nivel similar celui anterior etapei de construcție și va ține cont de particularitățile solului învecinat de la acel moment.

Nivelul estimat al impactului în etapa de dezafectare este considerat moderat negativ exclusiv în cazul realizării organizării de șantier pentru dezafectarea căii ferate (o intervenție reversibilă și temporară).

În cazul lucrărilor de refacere din etapa de dezafectare, nivelul estimat al impactului este pozitiv nesemnificativ, ca urmare a aportului de sol fertil în zonele refăcute de pe calea ferată.

În toate etapele proiectului (execuție, funcționare și dezafectare), pentru toate intervențiile relevante care au fost considerate pentru evaluarea impactului asupra solului a fost estimat un impact negativ nesemnificativ.

7.6.4. GEOLOGIA SUBSOLULUI

7.6.4.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra subsolului

Semnificația impacturilor potențiale asupra factorului de mediu geologia subsolului a fost analizată pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Clasele de sensibilitate utilizate în evaluare sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Rezervații științifice desemnate pentru protecția valorilor geologice, paleontologice și speologice Zone importante pentru cercetare geologică, paleontologice și speologice
Mare	Rezervații naturale desemnate pentru conservarea valorilor geologice, paleontologice și speologice Geoparcuri desemnate și recunoscute în Rețeaua Globală a Geoparcurilor Zone cu potențial de a fi desemnate rezervații științifice pentru protecția valorilor geologice, paleontologice și speologice
Moderată	Geoparcuri în curs de desemnare sau desemnate la nivel național și neincluse în Rețeaua Globală a Geoparcurilor Zone cu istoric de exploatare geologică Zone cu elemente geologice valoroase, care au potențial de a deveni geoparcuri
Mică	Zone importante din punct de vedere petrografic sau al prezenței mineralelor valoroase ca resursă
Foarte mică	Zone fără trăsături geologice deosebite și în care nu sunt prezente materiale de interes paleontologic

În evaluarea impactului asupra acestei componente a fost considerată o clasă de sensibilitate mică.

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii

	Magnitudinea	Descriere
Negativ	Foarte mare	Pierderea sau alterarea a $\geq 20\%$ din resursa geologică identificată
	Mare	Pierderea sau alterarea a 10-20% din resursa geologică identificată
	Moderată	Pierderea sau alterarea a 5-10% din resursa geologică identificată
	Mică	Pierderea sau alterarea a 2,5-5% din resursa geologică identificată
	Foarte mică	Pierderea sau alterarea a $<2,5\%$ din resursa geologică identificată
	Nicio modificare	Modificări care nu influențează resursa geologică
Pozitiv	Foarte mică	Modificări care îmbunătățesc $<2,5\%$ din resursa geologică identificată
	Mică	Modificări care îmbunătățesc 2,5-5% din resursa geologică identificată
	Moderată	Modificări care îmbunătățesc 5-10% din resursa geologică identificată
	Mare	Modificări care îmbunătățesc 10-20% din resursa geologică identificată
	Foarte mare	Modificări care îmbunătățesc $\geq 20\%$ din resursa geologică identificată

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra calității mediului geologic, a fost apreciată o magnitudine:

- negativă mare, datorită faptului că proiectul implică lucrări de excavație pentru execuția tunelelor, lucrări de protecție a versanților și lucrări de consolidări: ziduri de sprijin de debleu, ziduri de sprijin de rambleu, ziduri din pământ armat, contrabanchete, șanțuri ranforsate din beton monolit, rigole prefabricate simple cu capac, casiuri, camere de racordare, lucrări de terasamente, săpături și umpluturi, executate mecanizat și manual, lucrări de excavare/decapare pe variantele noi de traseu;
- negativă foarte mică pentru restul intervențiilor propuse prin proiect, acestea nefiind în măsură să afecteze mediul geologic (fundații cu adâncimi mici, lucrări ce nu implică exploatarea mediului geologic etc.).

Impactul asupra geologiei în etapa de execuție

În etapa de execuție a proiectului, soluțiile de fundare cu piloți forajți prevăzute la lucrările de consolidare și poduri, vor constitui o presiune locală asupra mediului geologic ca urmare a dislocării permanente a straturilor litologice pe zonele de realizare a acestora. De asemenea vor constitui o presiune locală asupra geologiei și lucrările de execuție tuneluri și protecție a versanților.

Celelalte lucrări care vor fi realizate vor afecta superficial straturile de sol astfel încât nu vor avea impact asupra mediului geologic.

Lucrările de excavare pentru realizarea tunelurilor determină o deformare a solurilor și a rocilor din jurul zonei de excavare, fapt care poate genera apariția unor eforturi în rocă. Deformările pot declanșa prăbușirea bruscă a plafonului tunelului. Magnitudinea impactului depinde de tehnica de excavare, dimensiunea și geometria excavării și tipul de material excavat.

Execuția tunelurilor va genera un volum foarte mare de material excavat care va trebui transportat și depozitat în zone special amenajate până în momentul în care va fi utilizat. Rocile excavate reprezintă materiale inerte, nepoluante și pot fi utilizate pentru realizarea lucrărilor de umplură, atât în cazul lucrărilor de reabilitare, cât și pentru alte proiecte.

Deși impactul generat de execuția lucrărilor pentru tuneluri poate fi unul semnificativ, acesta poate fi diminuat considerabil prin adoptarea unor măsuri de stabilizare pentru controlul fenomenelor de deformație, monitorizarea permanentă a deformației masivului în timpul execuției lucrărilor de excavare.

Realizarea piloților forajți în afara zonelor sensibile va avea un impact negativ nesemnificativ.

Lucrările de protecție a versanților incluse în lucrările de consolidare implică ocuparea permanentă cu plasă din oțel a versanților implicând operații de curățare a vegetației, de îndepărtare a stâncilor cu potențial de cădere și de ajustare a suprafețelor de stâncă, urmate de operațiile de fixarea ancorelor prin perforarea versanților. Se estimează că aceste lucrări induc un impact semnificativ.

În vecinătatea proiectului se află Rezervația naturală de interes geologic Râpa Neagră care este formată din rocă ce conține foarte multă materie organică (cărbune), având o culoare neagră-cenușie.

În concluzie, impactul general asupra componentei geologice va fi negativ redus. În execuția tunelurilor, în condițiile implementării tuturor tehnicilor specifice de construcție riscul apariției unor efecte semnificative asupra mediului geologic este scăzut.

Impactul asupra geologiei în etapa de funcționare

În etapa de funcționare a proiectului, nu sunt considerate efecte asupra componentei geologice.

Impactul asupra geologiei în etapa de dezafectare

În etapa de dezafectare, nu sunt considerate efecte asupra componentei geologice. În cazul în care această etapă se va realiza, nu se vor dezafecta pilele, piloții sau pereții mulați, extragerea acestora putând afecta apele subterane cât și apele de suprafață.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra GEOLOGIEI

Tip de intervenție	Cauze	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv/ Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Modificări straturi geologice	Alterarea substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Modificări structurale datorate execuției substratului căii	Alterare substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de consolidare cu piloți forajați	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterarea substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ

7.6.4.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului

În etapa de execuție a lucrărilor de construcție se vor implementa următoarele măsuri:

- în timpul execuției lucrărilor vor fi luate măsuri de sprijinire și consolidare a zonelor susceptibile de prăbușire sau alunecare;
- utilizarea și manevrarea cu atenție a diferitelor substanțe (ex. fluid de foraj utilizat la realizarea lucrărilor de realizare a piloților forajți) pentru a reduce riscul de contaminare a mediului geologic;
- soluția de execuție a galeriilor tunelurilor va fi adaptată în funcție de caracteristicile geologice ale zonei astfel încât să asigure integritatea secțiunii și să compenseze eforturile care pot apărea datorită creării golurilor în rocă;
- vor fi folosite utilaje și echipamente performante pentru execuția lucrărilor de excavare pentru a reduce volumul de rocă excavat și pentru a asigura stabilitatea zonelor din vecinătatea zonelor excavate;
- lucrările de betonare a secțiunii tunelurilor vor asigura integritatea secțiunii și compensarea eforturilor care apar ca urmare a excavării rocilor și a creării unor goluri în rocă;
- în situația în care va fi interceptată pânza freatică vor fi luate măsuri de drenare și corectare corespunzătoare;
- în situația în care va fi interceptată pânza freatică vor fi luate măsuri de drenare și corectare corespunzătoare;
- se va evita utilizarea unor tehnologii intruzive, care să afecteze componenta geologică.

Măsuri în timpul etapei de funcționare

În etapa de funcționare nu sunt necesare măsuri speciale de evitare sau reducere a impactului asupra mediului geologic, principala măsură care trebuie implementată este urmărirea în timp a elementelor de structură ale tunelurilor pentru a identifica și remedia eventualele neconformități și a preveni producerea unor incidente.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

Nici în etapa de dezafectare a proiectului nu sunt necesare măsuri speciale de evitare/reducere a impactului.

7.6.5. Biodiversitate

7.6.5.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra biodiversității

Sensibilitatea zonelor în care implementarea proiectelor poate genera impacturi a fost stabilită ținându-se cont de importanța în ceea ce privește sistemele de clasificare a unor zone delimitate spațial și a componentelor biotice și abiotice care le definesc, reglementate prin legislația europeană și națională privind importanța științifică, conservativă, naturală, ecologică.

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Habitatate și specii prioritare, periclitate; Rezervații științifice și zone de protecție strictă; Habitatate care sunt foarte greu de readus la condițiile inițiale (chiar și prin activități de restaurare).
Mare	Habitatate și specii Natura 2000; Arii naturale protejate Natura 2000, rezervații naturale, monumente ale naturii, coridoare ecologice etc.; Habitatate pentru care este puțin probabilă revenirea la condițiile naturale fără o anumită intervenție (de exemplu: relocări de specii, plantări etc.), dar care sunt capabile de recuperare asistată.
Moderată	Habitatate semi-naturale, favorabile speciilor de interes comunitar și național, aflate în afara ariilor naturale protejate; Habitatate care sunt capabile de autoregenerare în condiții naturale după perturbare, deși acest lucru poate necesita câțiva ani (de exemplu mlaștinile de stuf și alte habitatate în care condițiile de creștere sunt favorabile).
Mică	Habitatate și specii fără interes conservativ, afectate antropic; Habitatate care se recuperează rapid după perturbare (adică habitatate care cuprind specii ce recolonizează cu ușurință zonele perturbate).
Foarte mică	Habitatate și specii comune, afectate antropic; Habitatate care sunt deja perturbate sau care sunt supuse periodic unor perturbări naturale (de exemplu câmpuri agricole sau zone afectate de proiectele existente în zonă).

Evaluarea impactului potențial generat de proiect asupra elementelor de biodiversitate se concentrează asupra componentelor cu sensibilitatea cea mai ridicată raportat la ansamblul teritoriului în care proiectul va fi realizat și a naturii lucrărilor de construcție, respectiv: siturile Natura 2000, habitatatele naturale și speciile protejate de interes comunitar și național, habitatatele naturale cu valoare ecologică ridicată (ex. ecosistemele forestiere, de pajiște), ecosistemele acvatice (corpurile de apă de suprafață) și speciile și habitatatele dependente de acestea.

Lucrările propuse în cadrul proiectului sunt localizate în trei tipuri de zone, conform claselor de sensibilitate:

- *zone cu sensibilitate mare*: habitatate de interes comunitar și habitatate favorabile speciilor de interes comunitar, incluse în interiorul limitelor siturilor Natura 2000;
- *zone cu sensibilitate moderată*: zone de margine de drum, pajiști și tufărișuri care prezintă favorabilitate pentru specii de faună de interes comunitar și național;
- *zone cu sensibilitate mică*: zone antropizate – margini de drum, islazuri, zone din interiorul localităților etc.

Bidimensionalitatea evaluării de impact analizează elementele sensibile (zone delimitate spațial și receptori), potențial a fi afectate de implementarea investițiilor propuse, din perspectiva gradului de magnitudine exprimat prin valoarea modificărilor generate sub aspect negativ și pozitiv pentru toate componentele de biodiversitate considerate relevante în cadrul proiectului – situri Natura 2000, habitatate și specii de

interes comunitar, habitate și specii de interes național, elemente dendrologice relevante. Magnitudinea modificărilor reflectă în mod direct valoarea de potențial generator de impact a unui tip de investiție propus/activitate. În tabelul următor sunt redată câte cinci clase de magnitudine cu valoare negativă, respectiv pozitivă, fiind luată în considerare și situația în care un tip de intervenție/acțiune nu influențează și/sau nu propune modificări la nivelul componentei de biodiversitate analizată.

Magnitudine		Biodiversitate
Negativă	Foarte mare	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu depășirea pragurilor stabilite pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a $\geq 20\%$ din componenta biologică)
	Mare	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu depășirea a 50% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a $10-20\%$ din componenta biologică)
	Moderată	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu $25-50\%$ din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a $5-10\%$ din componenta biologică)
	Mică	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu $10-25\%$ din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a $2,5-5\%$ din componenta biologică)
	Foarte mică	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu maxim 10% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a maxim $2,5\%$ din componenta biologică)
Nicio modificare decelabilă		Acțiuni care nu influențează componentele de biodiversitate sau modificările produse nu sunt decelabile.
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu maxim 10% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a maxim $2,5\%$ din componenta biologică)
	Mică	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu $10-25\%$ din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a $2,5-5\%$ din componenta biologică)
	Moderată	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu $25-50\%$ din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a $5-10\%$ din componenta biologică)
	Mare	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu $\geq 50\%$ din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a $10-20\%$ din componenta biologică)
	Foarte mare	Acțiuni care contribuie semnificativ la îmbunătățirea stării de conservare (trecerea într-o stare de conservare superioară). Dacă nu există praguri, îmbunătățirea condițiilor componentei biologice cu peste 20% față de starea inițială.

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele arii naturale protejate: ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0366 Oprănești, ROSCI0420 Râul Motru, ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 Domogled – Valea Cernei, ROSCI0069 Porțile de Fier, ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 Cheile Teregovei, RONPA0312 Iardașița, RONPA0383 Râpa Neagra, RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova, RONPA0615 Valea Oglanicului, RONPA0625 Dealul Varanic, RONPA0639 Cracul Gaioara, RONPA0641 Cracul Crucii, RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier.

De asemenea, traseul caili ferate trece prin vecinătatea arii naturale protejate: ROSCI0405 Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei, ROSCI0432 Prunișor, RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului, RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare, RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0313 Belareca, RONPA0310 Coronini – Bedina, RONPA0326 Valea Greatca, RONPA0327 Ravena Crouri, RONPA0309 Domogled, RONPA0335 Locul Fosilifer de la Petroșnița, RONPA0322 Sfinxul Banatean.

La evaluarea impactului pe care lucrarea o are asupra speciilor și habitatelor s-a ținut seama și de faptul că lucrarea are două caracteristici principale, prima reprezentată de lucrări de reabilitare a liniei existente și a doua reprezentată de lucrări de execuție noi.

Analiza impactului a fost realizată ținând cont de etapele posibile ale proiectului, și anume: construcție, operare și dezafectare.

În rezervațiile naturale sau parcurile naționale nu se vor executa lucrări noi și nici nu se vor modifica limitele acestora. Se vor executa doar lucrări de reabilitare în cadrul culoarului existent. Pe suprafețele rezervațiilor naturale și ale monumentelor naturii nu se vor realiza lucrări de defrișare.

În zona proiectului analizat, au fost identificate specii și habitate care se regăsesc în formularele standard și în planurile de management (acolo unde este cazul) ale siturilor ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284, ROSCI0366, ROSCI0385, ROSCI0432, ROSPA0026, ROSPA0080 și ROSPA0035, despre care se consideră că fac parte din populațiile acelor situri, fiind situate în proximitatea acestora.

Pentru speciile de ihtiofaună, impactul a fost analizat și pe intervalul km 426+900 – km 427+900, unde calea ferată proiectată intersectează de mai multe ori râul Luncavița care prezintă în această zonă un curs meandrat. Pentru ca devierea cursului apei să se realizeze pe o lungime cât mai redusă, respectiv 100 m, s-a adoptat soluția înălțării cu 2,8 m a terasamentului feroviar, în raport cu situația existentă, pe o lungime de 3 km. Ridicarea terasamentului a permis introducerea structurilor feroviare (doua poduri și un viaduct) la coturile râului.

Râul Luncavița nu prezintă conectivitate cu arii naturale protejate situate în amonte și aval de lucrările propuse în cadrul proiectului, nefiind afectate speciile de interes comunitar.

Pentru lucrările realizate în cadrul albiei râului Luncavița, a fost apreciat un impact nesemnificativ în cazul lucrărilor de curățare a sedimentului din substratul albiei și a vegetației de pe mal pe o lungime de 20 m aval și amonte, cât și pentru lucrările de realizare a pilelor și fundațiilor în albie, ce pot conduce la alterarea calității apei.

Respectarea graficului de lucrări și a măsurilor de reducere a impactului în timpul activităților desfășurate pentru devierea locală a râului Luncavița vor conduce la un impact nesemnificativ, scurt ca durată și intensitate.

Etapa de execuție

În etapa de construcție, se consideră că nu există un risc de producere a unui impact semnificativ asupra efectivelor populaționale ale speciilor de interes comunitar ce fac obiectul protecției în siturile intersectate de proiect.

Zonele în care sunt prezente habitate prioritare sunt considerate zone cu sensibilitate foarte mare, unde orice intervenție poate conduce la apariția unui impact semnificativ.

În zonele cu sensibilitate moderată și mică, impactul generat asupra componentelor de biodiversitate a fost evaluat ca fiind ne semnificativ, magnitudinea lucrărilor în aceste zone fiind moderată. De asemenea, în zonele cu sensibilitate foarte mică a fost estimat un impact ne semnificativ asupra componentelor biodiversității, fiind în principal zone puternic antropizate.

Principalele forme de impact care se pot produce în timpul execuției proiectului sunt următoarele:

- prin îndepărtarea arborilor, se pot produce pierderi de habitate, se pot distruge cuiburi și adăposturi ale speciilor prezente pe amplasament, cu riscul reducerii efectivelor populaționale. Din suprafața de 309532,22 m² de fond forestier național, doar o parte este fie habitat Natura 2000, fie habitat pentru diverse specii. Spre exemplu pierderile din suprafața habitatului 91M0 (10290,11 m² respectiv, 0,01% din suprafața habitatului la nivelul sitului ROSCI0045) sunt considerate ca având un impact ne semnificativ.
- se poate produce o întrerupere a circulației anumitor specii de faună, prin fragmentarea habitatelor. De asemenea, se pot pierde habitate favorabile anumitor specii. De remarcat este faptul că aceste defrișări sunt limitrofe căii ferate existente, în general în zone mediu/puternic antropizate cu specii invazive, precum: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia* sau necaracteristice: *Prunus cerasifera*, *Malus domestica* etc.;
- prin activitatea utilajelor de construcții și transport, crește nivelul de zgomot și vibrații, perturbând astfel activitatea speciilor de faună din zonă;
- există riscul producerii de coliziuni ale speciilor de faună cu utilajele și autovehiculele din șantier, reducând astfel efectivele populaționale ale acestora;
- există riscul introducerii accidentale ale unor specii alohtone, ducând astfel la alterarea habitatelor din zonă și, ca efect secundar, chiar pierderea de habitate;
- lucrările întreprinse vor determina apariția unor bariere fizice în calea speciilor de faună din zona proiectului, ducând la o fragmentare a habitatelor acestora.

În tabelul următor este prezentată evaluarea impactului asupra speciilor din cadrul ariilor naturale protejate traversate de proiect sau învecinate cu acestea, pentru perioada de construcție. Sunt evaluate speciile, habitatele și toate componentele siturilor pentru care a fost identificată o formă de impact semnificativ sau ne semnificativ.

Tabel- Evaluarea formelor de impact asupra speciilor, habitatelor și tuturor componentelor siturilor din siturile Natura 2000 și ariilor de interes național pentru etapa de execuție

Receptor sensibil		Sensibilitate	Extindere	Durată	Frecvență	Probabilitate	Reversibilitate	Magnitudine
Sit	Componenta							
Impact semnificativ								
ROSCI0045 Coridorul Jiului	<i>Emys orbicularis</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Zingel zingel</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Rhodeus sericeus amarus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Sabanejewia aurata</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Cobitis taenia</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Gobio kessleri</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Barbus barbus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0366 Râul Motru	<i>Unio crassus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Morimus funereus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Rhodeus sericeus amarus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Sabanejewia aurata</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0432 Prunișor	<i>Testudo hermanni</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0206 Porțile de Fier	<i>Testudo hermanni</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Leuciscus aspius</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lucanus cervus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei	<i>Testudo hermanni</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lucanus cervus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca	<i>Barbus balcanicus</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
	<i>Bombina variegata</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0284 Cheile Teregovei	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

ROSCI0045 Coridorul Jiului	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0366 Râul Motru	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0420 Oprănești	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0045 Coridorul Jiului	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0366 Râul Motru	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0420 Oprănești	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0206 Porțile de Fier	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0284 Cheile Teregovei	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0312 Iardașița	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0383 Râpa Neagra	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0615 Valea Oglanicului	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0625 Dealul Varanic	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0639 Cracul Gaioara	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0641 Cracul Crucii	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier	Toate componentele	Foarte mare	Local	Termen mediu	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mică
Impact ne semnificativ								
ROSCI0045 Coridorul Jiului	91M0	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
ROSPA0026 Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier	<i>Egretta garzetta</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Anas platyrhynchos</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Phalacrocorax carbo</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Carduelis carduelis</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	<i>Falco tinnunculus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Miliaria calandra</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Accipiter nisus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Buteo buteo</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Oriolus oriolus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Carduelis chloris</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Erithacus rubecula</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Fringilla coelebs</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Muscicapa striata</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Turdus merula</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Delichon urbica</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Hirundo rustica</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Larus ridibundus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0206 Porțile de Fier	91M0	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
	91Y0	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
	9530*	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Barbastella barbastellus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Myotis bechsteinii</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Myotis myotis</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Morimus funereus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Cerambyx cerdo</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei	<i>Accipiter brevipes</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Aquila chrysaetos</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Aquila pomarina</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Dendrocopos leucotos</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Dendrocopos medius</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Dryocopus martius</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Falco peregrinus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Haliaeetus albicilla</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Hieraaetus pennatus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Lanius collurio</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Pernis apivorus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Picus canus</i>	Mare	Local	Termen	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

				mediu				mică
	<i>Strix uralensis</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Accipiter nisus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Anthus trivialis</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Buteo buteo</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Buteo lagopus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Cuculus canorus</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Falco subbuteo</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Hippolais pallida</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Oenanthe oenanthe</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Sylvia atricapilla</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Sylvia borin</i>	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei	91K0	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
	91L0	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0405 Dealurile Strehaia – Bâtlanele	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0432 Prunișor	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0624 Dealul Duhovnei	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0642 Fața Virului	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0313 Belareca	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0310 Coronini – Bedina	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0326 Valea Greatca	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0327 Ravena Crouri	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0309 Domogled	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0335 Locul Fosilifer de la	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică

Petroșnița								
RONPA0322 Sfinxul Banatean	Toate componentele	Mare	Local	Termen mediu	Accidental	Probabil	Reversibil	Foarte mică

În urma analizei efectuate, a rezultat faptul că în cadrul sitului Natura 2000 **ROSCI0045 Coridorul Jiului**, implementarea proiectului va genera un impact semnificativ asupra speciilor *Emys orbicularis*, *Lutra lutra*, *Zingel zingel*, *Rhodeus sericeus amarus*, *Sabanejewia aurata* și *Cobitis taenia*. Prin implementarea proiectului există posibilitatea producerii unor accidente ce pot afecta calitatea apei. Suprafața de habitat propice speciilor menționate, inclusă în situl ROSCI0045, reprezintă loc de hrănire și pasaj pentru aceste specii, existând astfel posibilitatea de a afecta mărimea populației.

În cadrul sitului Natura 2000 **ROSCI0366 Râul Motru**, se consideră că implementarea proiectului va genera un impact semnificativ asupra speciilor: *Unio crassus*, *Morimus funereus*, *Rhodeus sericeus amarus*, *Sabanejewia aurata*, *Lutra lutra*. În momentul efectuării lucrărilor există posibilitatea generării unor emisii de pulberi atmosferice, fapt ce poate modifica turbiditatea apei. În același timp, habitatul de mal al speciilor va fi afectat, zona cu vegetație ripariană de pe râul Motru fiind decapată pe o lungime de aproximativ 30 m.

În cadrul **ROSCI0432 Prunișor**, impactul asupra speciei *Testudo hermanni* poate surveni în perioada de reproducere (aprilie-mai) când masculii se deplasează consecvent și pe distanțe mai mari în căutarea de partener, ajungând astfel în apropierea sau chiar în zona desfășurării lucrărilor de reabilitare, putând suferi pierderi ale efectivelor populaționale.

În cadrul sitului **ROSCI0206 Porțile de Fier**, implementarea proiectului generează impact semnificativ pentru 4 specii, astfel:

- lucrările de reabilitare de la nivelul suprafeței amplasamentului care se învecinează cu situl, pot duce la un grad scăzut de mortalitate pentru specia *Testudo hermanni*, cauzată de strivirea de către utilajele de lucru grele ce desfășoară lucrări în amplasament, a indivizilor ce pot tranzita amplasamentul în căutare de noi locuri de reproducere sau hrană. Structura diversă a microhabitatelor: pajiște, pădure, tufăriș sursă de apă ale speciei ar putea fi afectate;
- lucrările necesare pentru poduri și podețe constituie principala sursă de impact pentru speciile *Lutra lutra* și *Leuciscus aspius* din cadrul sitului;
- specia *Lucanus cervus* se regăsește aproape în toate habitatele forestiere ale sitului. Astfel, orice intervenție în zona forestieră poate produce un impact semnificativ asupra populației speciei din sit.

Populația speciei *Testudo hermanni* din situl **ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei** poate fi afectată prin mortalități cauzate de trafic, săpături etc. În cazul speciei *Rhinolophus ferrumequinum*, accidente pot apărea în cazul în care liniile electrice nu sunt izolate corespunzător.

Specia *Lucanus cervus* se poate deplasa pe distanțe lungi în zbor și poate ajunge astfel în apropierea sau chiar în zona desfășurării lucrărilor de reabilitare, aceasta suferind pierderi ale efectivelor populaționale locale. În același timp, între habitatul favorabil speciei *Lutra lutra* (respectiv cursul râurilor Belareca și Cerna) și amplasamentul căii ferate mai există și DN6, astfel că există un impact cumulativ al celor 2 infrastructuri asupra mărimii populației speciei.

Speciile pentru care proiectul generează un impact semnificativ în situl **ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca** sunt *Bombina variegata* și *Barbus*

balcanicus, exemplare ale speciilor fiind identificate în zona podului care supratraversează râul Timiș. Având în vedere construcția podului peste râul Timiș, există posibilitatea de alterare și/ sau pierdere a habitatelor speciilor.

Lucrările desfășurate în interiorul și în proximitatea **ROSCI0284 Cheile Teregovei** pot afecta prezența speciei *Lutra lutra*, prin deranjul provocat în apropierea teritoriilor de hrănire sau în cazul existenței unei vizuine în malurile apei din imediata vecinătate a proiectului propus.

Proiectul de cale ferată tranzitează rezervația **RONPA0312 Iardașita** pe o suprafață de 4630 mp (0,09% din suprafața acesteia), într-o zonă antropizată, unde nu sunt prezente elemente de interes conservativ ce ar putea reprezenta obiective de conservare pentru aceasta. Pe suprafața acestei rezervații naturale nu se vor realiza defrișări și se vor realiza doar lucrări de reabilitare a obiectelor existente (spre ex: reabilitarea zidurilor de sprijin existent). Astfel, se consideră că nu există impact asupra acestei rezervații.

Din analiza suprapunerilor zonei proiectului cu limita rezervației **RONPA0323 Râpa Neagră** rezultată în cadrul proiectului „Realizarea de seturi de date spațiale în conformitate cu specificațiile tehnice INSPIRE pentru ariile naturale protejate, inclusiv a siturilor Natura 2000, având în vedere optimizarea facilităților de administrare a acestora”, s-a constatat că acestea se suprapun pe o suprafață de 905 mp (1,81% din suprafața rezervației). În zona acestei rezervații nu vor exista derocări realizate prin proiect, astfel că aceasta nu va fi afectat de implementarea proiectului.

Proiectul căii ferate tranzitează rezervația **RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova** pe o suprafață de 266 mp (0,009% din suprafața rezervației), pe limita de sud-vest a acesteia. În suprafața de 266 mp nu au fost identificate, cu ocazia vizitelor pe teren specii de arbori sau plante care fac obiectul de conservare al rezervației, fiind prezente elemente de natură antropică cu specii invazive precum: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia*. Astfel, prin aplicarea măsurilor, implementarea proiectului va genera un impact pozitiv prin reducerea și/ sau eliminarea speciilor alogene invazive, pe suprafața rezervației nerealizându-se defrișări și nici lucrări noi, ci doar reabilitarea celor existente.

Limita rezervației **RONPA0165 Valea Oglănicului** coboară în sud-vest până în zona căii ferate, astfel că amplasamentul proiectului se suprapune cu aceasta pe o suprafață de 3.606 mp (0,24% din suprafața rezervației). Această suprafață este reprezentată de o bandă de 3-7 m lățime pe toată lungimea limitei de sud-vest a rezervației. Având în vedere că această bandă este limitrofă căii ferate, cu ocazia deplasărilor pe teren au fost observate mai multe elemente de natură antropică, fără a fi identificate elemente de interes conservativ pentru această rezervație. Pe suprafața acestei rezervații naturale nu se vor realiza defrișări și se vor efectua doar lucrări de reabilitare a obiectelor existente (spre ex: reabilitarea zidurilor de sprijin existent). Astfel, se consideră că nu există impact asupra acestei rezervații.

Zona amplasamentului intersectează rezervația naturală **RONPA0625 Dealul Vărănic** pe o suprafață de 11.102 mp (0,3% din suprafața acesteia), sub forma unei fâșii cu lățimea mai mică de 10 m, pe toată lungimea limitei sud-vestice a rezervației. În suprafața de 11.102 mp nu au fost observate tufărișuri submediteranene, singurele specii arborescente și arbustive identificate în zonă fiind cele de natură antropică precum: *Prunus cerasifera*, *Malus domestica*, *Prunus armeniaca* sau invazive precum salcâm (*Robinia pseudoacacia*) și cenușer (*Ailanthus altissima*). De menționat este faptul că pe suprafața acestei rezervații nu se vor realiza defrișări și se vor executa doar lucrări de consolidare a infrastructurii existente (de ex: consolidarea zidurilor de sprijin), astfel că această rezervație nu va fi afectată de implementarea proiectului.

Zona amplasamentului căii ferate intersectează rezervația **RONPA0639 Cracul Găioara** pe o suprafață de 780 mp (1,56%), în zona limitrofă căii ferate nu au fost observate speciile de plante care reprezintă obiect de conservare pentru această rezervație. Pe suprafața acestei rezervații naturale nu se vor realiza defrișări și se vor realiza doar lucrări de reabilitare a obiectelor existente (spre ex: reabilitarea zidurilor de sprijin existent). Astfel, se consideră că nu există impact asupra acestei rezervații.

Proiectul de reabilitare a căii ferate tranzitează rezervația **RONPA0641 Cracul Crucii** pe o suprafață de 469 mp (2,3% din suprafața acesteia), suprafața cea mai mare fiind în zona de ieșire din tunelul CF Moșu, pe acest amplasament nefiind identificate elementele de interes conservativ ale acestei rezervații. Astfel, impactul proiectului este considerat nesemnificativ. Pe suprafața acestei rezervații naturale nu se vor realiza defrișări și se vor efectua doar lucrări de reabilitare a obiectelor existente (spre ex: reabilitarea zidurilor de sprijin existent). Astfel, se consideră că nu există impact asupra acestei rezervații.

În perioada de migrație Situl Ramsar **RORSM0006 Parcul Natural Porțile de Fier** găzduiește mai mult de 20.000 de exemplare de păsări de baltă. Având în vedere că acest sit RAMSAR se suprapune integral cu cele 3 Situri Natura 2000 ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, cel din urmă fiind și cel care se suprapune peste majoritatea zonelor umede din situl RAMSAR analiza asupra speciilor (în special păsări) din fiecare sit Natura 2000 în parte se regăsește în anexa la studiul de evaluare adecvată.

RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier se suprapune cu următoarele arii naturale protejate: situl de importanță comunitară ROSCI0206 Porțile de Fier, ariile de protecție specială avifaunistică ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei, ariile naturale protejate de interes național: 2.299. Rezervația Naturală Balta Nera – Dunăre, 2.312, Rezervația Naturală Baziaș, 2.307. Râpa cu lăstuni din Valea Divici, VI.13. Insula Calinovăț, VI.14. Divici-Pojejena, VI.12. Ostrov - Moldova Veche (Moldova Nouă), 2.298. Rezervația Naturală Valea Mare, IV.13. Peștera cu Apă din Valea Polevii, 2.610. Locul fosilifer Șvinița, 2.609. Cazanele Mari și Cazanele Mici, 2.611. Locul fosilifer Bahna, 2.607. Dealul Duhovnei, 2.597. Gura Văii – Vârciorova, 2.625. Fața Virului, 2.624. Cracul Crucii, 2.608. Dealul Vărănic, 2.598. Valea Oglănicului și 2.622. Cracul Găioara. Astfel, coroborând datele prezentate anterior cu cele analizate pentru ariile suprapuse cu traseul căii ferate, se apreciază generarea unui impact nesemnificativ de către activitățile de implementare a proiectului de cale ferată.

În etapele de construcție, operare și dezafectare, pentru ariile naturale protejate de interes național (parcurile naturale și siturile RAMSAR traversate sau aflate în vecinătatea proiectului), se consideră că în cadrul implementării proiectului nu sunt desfășurate activități ce ar putea produce un impact semnificativ asupra componentelor biodiversității ce fac obiectul protecției în cadrul acestora.

Având în vedere că o parte din aceste rezervații sunt fie de tip forestier/botanic (RONPA0313 Belareca, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului) fie de tip geologic, geomorfologic sau paleontologic (RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare, RONPA0326 Valea Greatca, RONPA0327 Ravena Crouri, RONPA0335 Locul Fosilifer de la Petroșnița, RONPA0322 Sfinxul Banatean) singurele forme de impact, ce au un efect nesemnificativ, sunt următoarele: activitatea utilajelor de construcții și transport ce va duce la creșterea nivelului de zgomot și vibrații, perturbând astfel activitatea speciilor de faună din zonă; posibilele coliziuni ale speciilor de faună cu utilajele și

autovehiculele din șantier; introducerea accidentală a unor specii alohtone și/ sau invazive, ducând astfel la alterarea habitatelor din zonă.

Având în vedere că rezervațiile naturale se suprapun cu siturile Natura 2000, analiza permeabilității structurilor propuse prin proiect a fost realizată în tabelele anterioare, astfel observându-se că este asigurată permeabilitatea habitatelor pentru speciile care reprezintă obiectiv de conservare pentru rezervațiile cu care proiectul se suprapune. De menționat este faptul că o parte din rezervații sunt fie de tip botanic sau forestier, fie de tip geologic/ geomorfologic, astfel pentru speciile din cadrul acestora nefiind necesară asigurarea permeabilității.

Etapa de funcționare

În etapa de operare, riscul de mortalitate este reprezentat în principal de coliziunea indivizilor cu graniturile de tren. Grupele de specii cele mai sensibile din punct de vedere al riscului menționat sunt reprezentate de nevertebratele zburătoare, herpetofaună, păsări, mamifere și chiroptere.

Principalele forme de impact care se pot produce în timpul etapei de operare a proiectului sunt următoarele:

- în urma producerii unor accidente, se pot declanșa explozii și incendieri, cu alterarea și chiar pierderea de habitate din zonă;
- există riscul pătrunderii de poluanți în apele de suprafață, cu alterarea habitatelor speciilor prezente acolo;
- există riscul atragerii speciilor de faună în zonele de depozitare a deșeurilor menajere, generând o perturbare a activității speciilor și chiar conflicte care pot conduce la reducerea efectivelor populaționale.

În perioada de funcționare, magnitudinea modificărilor ce pot conduce la alterarea sau pierderea de habitate din zona proiectului este foarte mică, neconducând la apariția unor forme de impact semnificativ.

În tabelul următor este prezentată evaluarea impactului asupra speciilor, habitatelor și tuturor componentelor din cadrul ariilor naturale protejate traversate de proiect sau învecinate cu acesta, pentru perioada de operare.

Tabel - Evaluarea formelor de impact asupra speciilor, habitatelor și tuturor componentelor din siturile Natura 2000 și ariile de interes național pentru etapa de operare

Receptor sensibil		Sensibilitate	Extindere	Durată	Frecvență	Probabilitate	Reversibilitate	Magnitudine
Sit	Componenta							
Impact ne semnificativ								
ROSCI0045 Coridorul Jiului	91M0	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Emys orbicularis</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Zingel zingel</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Rhodeus sericeus</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	<i>amarus</i>							
	<i>Sabanejewia aurata</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Cobitis taenia</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Gobio kessleri</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Barbus barbus</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
ROSPA0026 Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier	<i>Egretta garzetta</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Anas platyrhynchos</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Phalacrocorax carbo</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Carduelis carduelis</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Falco tinnunculus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Miliaria calandra</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Accipiter nisus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Buteo buteo</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Oriolus oriolus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Carduelis chloris</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Erithacus rubecula</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Fringilla coelebs</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Muscicapa striata</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Turdus merula</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Delichon urbica</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
<i>Hirundo rustica</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică	
<i>Larus ridibundus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică	
ROSCI0366 Râu Motru	<i>Unio crassus</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Morimus funereus</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Rhodeus sericeus amarus</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Sabanejewia aurata</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0432 Prunișor	<i>Testudo hermanni</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0206 Porțile de Fier	<i>Testudo hermanni</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Leuciscus aspius</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Lucanus cervus</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	91M0	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	91Y0	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	9530*	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Barbastella barbastellus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Myotis bechsteinii</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Myotis myotis</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Morimus funereus</i>	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Cerambyx cerdo</i>	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Foarte mică
ROSPA0080 Munții Almăjului- Locvei	<i>Accipiter brevipes</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Aquila chrysaetos</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Aquila pomarina</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Dendrocopos leucotos</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Dendrocopos medius</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Dryocopus martius</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Falco peregrinus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Haliaeetus albicilla</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Hieraaetus pennatus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Lanius collurio</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Pernis apivorus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Picus canus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Strix uralensis</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Accipiter nisus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Anthus trivialis</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Buteo buteo</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Buteo lagopus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Cuculus canorus</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Falco subbuteo</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	<i>Hippolais pallida</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Oenanthe oenanthe</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Sylvia atricapilla</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Sylvia borin</i>	Mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei	91K0	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	91L0	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
	<i>Testudo hermanni</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
	<i>Lucanus cervus</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca	<i>Barbus balcanicus</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Mică
	<i>Bombina variegata</i>	Foarte mare	Local	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
ROSCI0284 Cheile Teregovei	<i>Lutra lutra</i>	Foarte mare	Zonal	Termen lung	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mică
ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0206 Porțile de Fier	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0284 Cheile Teregovei	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0312 Iardașița	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0383 Râpa Neagra	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0614 Gura Văii – Vârciorova	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0615 Valea Oglanicului	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0625 Dealul Varanic	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0639 Cracul Gaioara	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0641 Cracul Crucii	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RORMS0006	Toate	Mare	Local	Termen	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Parcul Natural Porțile de Fier	componentele			lung				mică
ROSCI0405 Dealurile Strehaia – Bâtlanele	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
ROSCI0432 Prunișor	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0624 Dealul Duhovnei	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0642 Fața Virului	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0325 Dealul Petrolea – Cuptoare	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0313 Belareca	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0310 Coronini – Bedina	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0326 Valea Greatca	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0327 Ravena Crouri	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0309 Domogled	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0335 Locul Fosilifer de la Petroșnița	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică
RONPA0322 Sfinxul Banatean	Toate componentele	Mare	Local	Termen lung	Intermitent	Improbabil	Reversibil	Foarte mică

Având în vedere că rezervațiile naturale se suprapun cu siturile Natura 2000, analiza permeabilității structurilor propuse prin proiect a fost realizată în tabelele anterioare, astfel observându-se că este asigurată permeabilitatea habitatelor pentru speciile care reprezintă obiectiv de conservare pentru rezervațiile cu care proiectul se suprapune. De menționat este faptul că o parte din rezervații sunt fie de tip botanic sau forestier, fie de tip geologic/ geomorfologic, astfel pentru speciile din cadrul acestora nefiind necesară asigurarea permeabilității. Totodată, pe suprafața rezervațiilor nu se vor realiza defrișări de fond forestier.

Etapa de dezafectare

Principalele forme de impact care s-ar putea produce în timpul etapei de dezafectare a proiectului sunt similare cu cele produse în timpul perioadei de execuție, cu următoarele diferențe notabile:

- în urma dezafectării, se va reda circuitului natural suprafața ocupată de ampriza căii ferate și de construcțiile conexe, necesitând lucrări de readucere a terenului la starea inițială, precum și de control a speciilor invazive;
- activitățile de dezafectare vor genera cantități semnificative de deșeuri, pentru care vor trebui identificate soluții de depozitare temporară sau permanentă.

Măsurile de evitare și reducere a impactului în perioada de dezafectare sunt similare celor propuse în etapa de execuție, nefiind necesare măsuri suplimentare pentru această etapă.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra BIODIVERSITĂȚII

Cod intervenție	Tip intervenție	Cauze	Efecte	Impact asociat	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durată	Frecvență	Probabilitate	Reversibilitate	Evaluare impact		
													Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Devierea locală a apelor	Modificări hidro-morfologice temporare	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Da	Local	Scurtă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Moderată	Negativă Mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Îndepărtarea vegetației ripariene	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Apariția unor bariere fizice sau comportamentale pentru fauna sălbatică	Fragmentare habitate	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Execuție platforme temporare (excavări, umpluturi)	Îndepărtarea vegetației	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Deversări accidentale de poluanți	Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor acvatice	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu peruu din beton	Alterarea substratului	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu peruu din beton	Alterarea malurilor și a albiei	Pierdere de habitate și specii	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Protecția malurilor cu ziduri de sprijin din beton	Alterarea malurilor	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de pluvial	Îndepărtarea vegetației	Pierdere de habitate	Negativ	Secundar	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de pluvial	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea habitatelor	Negativ	Secundar	Da	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Afectarea malurilor și a albiei	Afectare floră și faună acvatică	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Instalarea separatoarelor de hidrocarburi	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.3	Lucrări tunele	Construire platforme temporare	Îndepărtarea vegetației Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor (trafic auto în zona fronturilor de lucru)	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Distrugere adăposturi. Curățarea vegetației	Pierdere habitate Reducerea efectivelor populației	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Creșterea nivelului de zgomot Pătrunderea speciilor invazive	Perturbarea activității speciilor Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Crearea involuntară de capcane în care animalele pot muri din cauza deshidratării, frigului sau lipsei de hrană	Reducerea efectivelor populaționale	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Pătrunderea speciilor alohtone	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Da	Zonal	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Foarte mare	Negativă foarte mică	Moderat negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Apariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Deversări accidentale de poluanți	Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	DA	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine /peroane	Îndepărtare sol	Pierderea capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine /peroane	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine /peroane	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine /peroane	Creșterea traficului auto în zona fronturilor de lucru	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Instalarea separatoarelor	Îndepărtarea vegetației și	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		de hidrocarburi	ocuparea terenurilor												
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Apariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de îmbunătățire a terenului de fundare	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	C	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Îndepărtarea vegetației	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Întreruperea conectivității longitudinale	Fragmentarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Acoperirea vegetației cu pământ și alte materiale	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Apariția unor victime accidentale ale traficului de șantier	Reducerea efectivelor populaționale	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Excavări / umpluturi	Îndepărtarea vegetației	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	O singura dată	Foarte probabil	Reversibil	Foarte mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Acoperirea vegetației cu pământ și alte materiale	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	O singura dată	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Distrușterea adăposturilor și cuiburilor	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Distrușterea adăposturilor și cuiburilor	Reducerea efectivelor populaționale	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări platforme depozite	Îndepărtarea vegetației	Modificare/Pierdere habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.12	Realizarea	Poluări	Ațiuni asupra	Alterarea	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă	Redus

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	accidentale	parametrilor fizico – chimici de dezvoltare.	habitatelor										mică	negativ
E.12	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Iluminatul artificial	Atracție ale speciilor către zonele luminate	Perturbarea activității speciilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de înierbare și refacere a vegetației	Specii alohtone și cu caracter invaziv	Alterare habitate	Negativ	Direct	NU	Zonal	Medie	O singură dată	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Zgomot, scurgeri accidentale de poluanți, accidente, răspândire specii alohtone, emisii poluanți atmosferici	Alterare habitate Perturbarea activității speciilor Reducerea efectivelor populațiilor	Negativ	Direct	Da	Zonal	Lungă	Fără întrerupere	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă mare	Moderat negativ
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Gestionarea precipitațiilor – evacuarea acestora preepurate în emisari	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Intermitent	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mare	Redus negativ
F.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Iluminat artificial	Atragerea speciilor în zona căii ferate	Reducerea efectivelor populațiilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Periodic	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mare	Redus negativ
F.3	Gestionarea precipitațiilor	Evacuarea apelor pluviale preepurate în emisari	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Intermitent	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mare	Redus negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Afectarea vegetației naturale	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Periodic	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației	Încetinirea răspândirii speciilor alohtone invazive	Mentținerea suprafețelor naturale	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Periodic	Probabil	Reversibil	Mare	Pozitivă foarte mică	Redus pozitiv
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Trafic pe drumurile de întreținere	Creșterea nivelului de zgomot	Perturbarea activității speciilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Intermitent	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mare	Redus negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Trafic pe drumurile de întreținere	Apariție victime accidentale datorate traficului rutier	Reducerea efectivelor populațiilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Intermitent	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mare	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare	Reducerea gradului de acoperire cu vegetație	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mare	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

D.1	Realizarea organizării de șantier	Creare platforme	Îndepărtarea vegetației	Pierdere de habitate	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mare	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Depozitare materiale / deșeuri	Acoperirea vegetației cu pământ și alte materiale	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mare	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Distrușgerea adăposturilor și cuiburilor	Reducerea efectivelor populaționale	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	O singură dată	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Reintroducerea suprafețelor în circuitul natural	Extinderea suprafețelor naturale	Pozitiv	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Fără întrerupere	Foarte Probabil	Reversibil	Mare	Pozitiv moderată	Moderat pozitiv
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Pătrunderea speciilor alohtone	Alterarea habitatelor	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Fără întrerupere	Foarte probabil	Reversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Dispariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Defragmentarea habitatelor	Pozitiv	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Fără întrerupere	Foarte Probabil	Reversibil	Mare	Pozitiv moderată	Moderat pozitiv

7.6.5.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului

Măsurile de evitare și reducere a impactului asupra componentelor biodiversității se aplică întregului traseu al căii ferate analizate, incluzând și zonele de intersecție a proiectului cu ariile naturale protejate de interes național.

Măsuri de evitare și reducere a impactului în perioadele de execuție/dezafectare **Perioada de execuție/ dezafectare (unde este aplicabil)**

M1 Organizările de șantier și gropile de împrumut se vor realiza la distanțe mai mari de 500 m de limitele ariilor naturale protejate; organizările de șantier pot fi realizate în interiorul ariilor naturale protejate, exclusiv în interiorul coridorului expropriat al proiectului. Ca urmare a faptului că materialele rezultate din excavații se vor reutiliza pentru modernizarea căii ferate (de ex: pietrișul din ampriza căii ferate va fi reutilizat pentru modernizare/reabilitare), amplasarea organizărilor de șantier va fi permisă exclusiv pe suprafața culoarului expropriat, fără a fi afectate/ocupate alte suprafețe din arii naturale protejate;

M2 Amplasarea depozitelor definitive de material de umplură rezultat din săpături și a depozitelor temporare se va realiza la distanțe mai mari de 500 m de limitele ariilor naturale protejate; depozitele temporare de pământ pot fi realizate în interiorul ariilor naturale protejate, exclusiv în interiorul coridorului expropriat al proiectului. Având în vedere că materialul de umplură rezultat din săpături va fi reutilizat în cadrul proiectului (de exemplu: pietrișul de la actuala ampriză a căii ferate va fi utilizat la modernizare, astfel respectându-se Directivele Europene referitoare la economia circulară), pentru a se evita transportul acestuia în afara ariilor naturale protejate și apoi readucerea pe șantier (evitându-se astfel emisii crescute de gaze cu efect de seră și degradarea infrastructurii rutiere), acesta se va amplasa exclusiv pe coridorul expropriat, fără a fi ocupate alte suprafețe din arii naturale protejate;

M3 Drumurile tehnologice și alte amenajări auxiliare necesare vor fi reduse la strictul necesar și se vor construi în afara limitelor ariilor naturale protejate, folosind drumurile existente, cu excepția celor care se situează în culoarul expropriat al căii ferate. O altă excepție de la această măsură este drumul de acces la tunel Balota (prevăzut în intervalul kilometric 345+800 – 345+900, cu lungimea de 62 m și lățimea de 5 m, necesar pentru siguranța tunelului);

M4 Se va evita spălarea utilajelor în albia râurilor, iar pentru traversarea cu utilaje a albiei se vor realiza podețe temporare, cu respectarea celorlalte măsuri legate de corpurile de apă indicate în SEICA;

M5 Se se va evita exploatarea de resurse din albia râurilor (materiale, apă), precum și depozitarea de materiale la distanțe mai mici de 50 m de limita albiei;

M6 Execuția lucrărilor în albie se va realiza astfel încât să nu întrerupă în totalitate conectivitatea longitudinală a corpului de apă;

M7 Graficul de eșalonare a lucrărilor va ține cont de perioadele în care speciile de interes comunitar vulnerabile (de ex. perioada de reproducere, cuibărit, hrănire etc.) și de calendarul de implementare a măsurilor propuse;

M8 Se vor amplasa bariere fizice în jurul frontului de lucru, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare construcției și implicit, pentru a proteja vegetația și fauna specifice amplasamentului, precum și pentru evitarea producerii de accidente; se recomandă utilizarea unor garduri de plasă cu ochiuri mici la partea inferioară, care să nu permită pătrunderea speciilor în incinta lucrărilor;

M9 Se vor închide barăcile, containerele, rezervoarele, toaletele ecologice etc. în absența lucrătorilor și chiar și în timpul programului de lucru, pentru a nu permite exemplarelor de faună sălbatică să caute refugiu în interiorul acestora;

M10 Se vor folosi utilaje și mijloace de transport silențioase, pentru a diminua zgomotul datorat activităților specifice, precum și echipamente cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă;

M11 Decopertările se vor executa strict pe suprafețele indicate în proiect;

M12 Intervenția asupra speciilor de arbori aflați în proximitatea căii ferate (exclusiv din suprafețele defrișate) va fi minimă, în acest sens arborii rămași în imediata vecinătate a căii ferate, în special cei cu diametrul mai mare de 40 cm, din speciile caracteristice (cvercinee, plop, sălcii, etc.) vor fi protejați prin manșoane de cauciuc pe cel puțin o lungime de 2 m față de sol. Manșoanele vor fi confecționate din cauciuc dur, astfel încât să protejeze arborii de zdrelituri și rupturi;

M13 În situația în care se observă lemn mort pe ampriza proiectului, acesta se va muta în afara amprizei proiectului, de preferat în interiorul habitatelor forestiere din vecinătate;

M14 Depozitarea materialelor rezultate (vegetație, pământ etc.) se va realiza cât mai aproape de zonele afectate de decopertări, în zone lipsite de tufișuri și/sau arbori și fără distrugerea habitatelor umede, stufărișurilor etc;

M15 Intervenția asupra habitatelor de tufărișuri se va realiza în perioada rece (octombrie – martie); această măsură diminuează riscul ca habitatele să fie folosite de către speciile de păsări pentru cuibărire;

M16 Excavațiile pentru lucrări se vor realiza în perioada caldă (mai – septembrie), după procesul de îndepărtare a speciilor lemnoase; această măsură va veni în sprijinul biodiversității ce hibernează în sol;

M17 Lucrările de reabilitare/refacere a podurilor, care se execută în albiile râurilor se vor efectua ținând cont de perioada de prohibiție, migrare și dezvoltare a speciilor de pești (martie – octombrie) pentru care au fost desemnate ariile naturale protejate: ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0069 Domogled Valea-Cernei, ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSCI0366 Râul Motru, ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca;

M18 În cazul excavațiilor, vor fi puse scânduri ce vor face legătura dintre punctul cel mai jos al excavației și partea superioară a acesteia; măsura are ca scop evitarea unor „capcane naturale” – gropi în care cad speciile de faună cu mobilitate redusă;

M19 Depozitarea șinelor sau traverselor de cale ferată se va realiza la o distanță de minimum 10 cm între acestea sau ridicarea acestora de la sol cu 5 – 10 cm, pentru a permite libera trecere a speciilor de amfibieni și reptile;

M20 Se va evita utilizarea drumurilor suplimentare, care constituie o formă severă de exercitare a presiunii antropice asupra speciilor mai puțin mobile;

M21 Se va evita staționarea utilajelor sau tranzitarea zonelor cu băltiri, ce pot constitui habitat al unor specii de herpetofaună de interes conservativ;

M22 Pentru a facilita permeabilitatea speciilor de faună ce își au nișa ecologică în habitatele traversate (ex: *Lutra lutra* în cadrul siturilor ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0366 Râul Motru și ROSCI0284 Cheile Teregovei), unde se poate (fără obstacole și/ sau cameră de cădere), se vor adapta podețele, prevăzute în cadrul proiectului, la următoarele intervale kilometrice: km 276+165 – km 294+300, km 298+160 – km 306+000, km 310+460 – km 311+800, km 330+200 – km 339+000, km 368+645 – km 392+320, km 400+350 – km 406+700, km 440+000 – km 467+300. Acestea vor fi prevăzute cu treaptă uscată (stg. - dr.), având o înălțime de

60 cm și o lățime de 30 cm. Substratul natural de pământ și nisip al treptei umede va fi asigurat de cursurile de apă ce vor tranzita podețele;

M23 În siturile Natura 2000 ROSCI0420 Oprănești, ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSCI0432 Prunișor se va efectua o campanie de monitorizare înainte de deschiderea frontului de lucru, pentru a identifica eventualele exemplare ale speciei *Testudo hermanni* de pe amplasament. În cazul identificării exemplarelor speciei în cadrul culoarului expropriat al căii ferate, se va realiza eliberarea amplasamentului de către experții atestați MB (monitorizarea biodiversității), în prezența unui reprezentant al ANANP, după obținerea în prealabil a aprobărilor legale, dacă este cazul. Exemplarele se vor elibera în habitatele caracteristice din aria naturală protejată unde au fost găsite. În perioada de operare, permeabilitatea căii ferate va fi asigurată pentru această specie prin podurile și podețele existente sau nou construite, acestea fiind suficiente pentru a nu exista impact asupra speciei, conform calculelor de permeabilitate pentru structurile respective;

M24 În situl Natura 2000 ROSCI0045 Coridorul Jiului se va efectua o campanie de monitorizare înainte de deschiderea frontului de lucru, pentru a identifica eventualele exemplare ale speciilor *Emys orbicularis* (în special în zona podului peste Râul Jiu) În cazul identificării exemplarelor speciei în cadrul culoarului expropriat al căii ferate, se va realiza eliberarea amplasamentului de către experții atestați MB (monitorizarea biodiversității), în prezența unui reprezentant al ANANP, după obținerea în prealabil a aprobărilor legale, dacă este cazul. Exemplarele se vor elibera în habitatele caracteristice din aria naturală protejată unde au fost găsite. În perioada de operare, permeabilitatea căii ferate va fi asigurată pentru această specie prin podurile și podețele existente sau nou construite, acestea fiind suficiente pentru a nu exista impact asupra speciei, conform calculelor de permeabilitate pentru structurile respective;

M25 Pentru asigurarea traversării și menținerea conectivității speciilor de amfibieni și reptile, se vor verifica periodic fronturile de lucru de către experții atestați MB (monitorizarea biodiversității), în vederea verificării eficienței măsurilor propuse în cadrul studiului, în special pe următoarele intervale: km 328+000 – km 339+000, km 368+000 – km 390+000, km 400+500 – km 406+500;

M26 Se vor implementa sisteme de avertizare sonoră pentru faună, cu rolul de a evita și reduce riscul de coliziune, în principal cu mamiferele mari (ex.: *Ursus arctos*, *Canis lupus*, *Lynx lynx*), la următoarele intervale kilometrice: km 289+700 – km 293+400, km 400+900 – km 401+500, km 444+500 – km 447+500;

M27 Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor, astfel încât să nu le fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20 cm și lungimea de 1 m, la interdistanțe de 50 m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice: km 284+270 – km 286+620, km 372+070 – km 373+160, km 465+389 – km 466+300;

M28 Se va practica un management corespunzător al deșeurilor și se va interzice depozitarea necontrolată a acestora; se va realiza colectarea selectivă, valorificarea și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor, îmbolnăvirii sau accidentării acestora;

M29 Nu se va realiza recoltarea, capturarea, uciderea, distrugerea sau vătămarea exemplarelor speciilor sălbatice de floră și faună protejate la nivel național și/sau internațional, aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic și care ar putea ajunge accidental în zona perimetrului de lucru; în acest sens,

programul de instruire pentru personalul implicat va trebui să cuprindă și informații specifice de protecție și de gestionare a situațiilor în care angajații interacționează cu speciile de faună și floră din interiorul ariilor naturale protejate;

M30 Se va implementa un plan de prevenire și intervenție în caz de poluări accidentale, care să prevadă măsuri concrete pentru împiedicarea scurgerilor accidentale de motorină, ulei sau alte substanțe periculoase/ poluante în apă sau pe sol;

M31 Se va implementa un program de inventariere și control al speciilor de plante invazive, în zona de intersecție a proiectului cu ariile naturale protejate și în zona cursurilor de apă ce au legătură cu ariile naturale protejate; vor fi prevăzute acțiuni de îndepărtare mecanică a speciilor invazive sau potențial invazive identificate;

M32 Toate cablurile electrice aeriene prevăzute în proiect/ relocate vor fi proiectate astfel încât să fie evitată electrocutarea speciilor de păsări și vor fi prevăzute cu marcaje vizuale pentru a evita riscul de coliziune;

M33 Se va implementa un sistem de iluminat cu grad scăzut de atractivitate pentru nevertebratele nocturne zburătoare, ce reprezintă specii pradă pentru chiroptere și răpitoare nocturne;

M34 Pentru evitarea riscului de pătrundere a unor specii invazive sau potențial invazive în zona proiectului, solul utilizat pentru lucrări (dacă va fi cazul) și pentru reconstrucția ecologică a terenurilor afectate temporar va fi adus din zone neafectate de prezența unor specii de plante alohtone/ cu caracter invaziv;

M35 La lucrările de readucere a terenului la starea inițială din ariile naturale protejate, acolo unde este cazul (reconstrucția ecologică a tuturor terenurilor afectate temporar), nu se vor planta specii de arbori/arbuști/plante invazive sau cu potențial invaziv. În acest sens, pentru zonele limitrofe cursurilor de apă se vor planta: plop alb (*Populus alba*), plop negru (*Populus nigra*), anin negru (*Alnus glutinosa*), salcie (*Salix alba*), corn (*Cornus sanguinea*), paducel (*Crataegus monogyna*), măceș (*Rosa canina*), soc (*Sambucus nigra*), iar pentru restul zonelor: gorun (*Quercus petraea*), cer (*Quercus cerris*), carpen (*Carpinus betulus*), tei (*Tilia tomentosa*), corn (*Cornus mas*), sânțer (*Cornus sanguinea*), păducel (*Crataegus monogyna*), lemn câinesc (*Ligustrum vulgare*), porumbar (*Prunus spinosa*), măceș (*Rosa canina*);

M36 Se vor efectua monitorizări lunare privind protecția componentelor biodiversității și respectarea măsurilor de reducere a impactului;

M37 În cazul depistării necesității de aplicare a unor măsuri suplimentare, identificate în cadrul campaniilor de monitorizare, titularul proiectului va notifica ANPM cu privire la aceste măsuri.

Perioada de operare

M38 Implementarea unui program de inventariere și control al speciilor de plante invazive, pe o perioadă de minim 3 ani, în zona de intersecție a proiectului cu ariile naturale protejate și în zona cursurilor de apă ce au legătură cu ariile naturale protejate; vor fi prevăzute acțiuni de îndepărtare mecanică a speciilor invazive sau potențial invazive identificate;

M39 Implementarea unui plan de prevenire și intervenție în caz de poluări accidentale, care să prevadă măsuri concrete pentru gestionarea apelor pluviale și întreținerea separatoarelor de hidrocarburi;

M40 Implementarea unui program de verificare și întreținere periodică a elementelor constructive ale proiectului, prevăzute în scopul asigurării permeabilității și protecției speciilor (ex: verificarea integrității și funcționalității sistemelor de avertizare sonoră pentru faună);

M41 Se recomandă utilizarea de soluții de natură biologică sau mecanică în defavoarea soluțiilor chimice pentru controlul vegetației din zona de siguranța a căii ferate;

M42 Se vor efectua monitorizări lunare privind protecția componentelor biodiversității și respectarea măsurilor de reducere a impactului, pe o perioadă de minim 3 ani (recomandat 5 ani);

M43 În cazul depistării necesității de aplicare a unor măsuri suplimentare, identificate în cadrul campaniilor de monitorizare, titularul proiectului va notifica ANPM cu privire la aceste măsuri, iar planul de monitorizare va fi actualizat periodic, de comun acord cu autoritatea competentă de mediu.

Perioada de dezafectare

Măsurile de evitare și reducere a impactului în perioada de dezafectare sunt similare celor propuse în etapa de execuție, nefiind necesare măsuri suplimentare pentru această etapă.

Graficul de eșalonare a lucrărilor va ține cont de perioadele în care speciile protejate sunt vulnerabile (de ex. perioada de reproducere, cuibărit, hrănire etc).

Concluziile Studiului de evaluare adecvată

Evaluarea detaliată a impactului proiectului de cale ferată asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar din cadrul ariilor naturale protejate a fost realizată în studiul de evaluare adecvată.

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse, putându-se menționa următoarele concluzii:

- pierderea, fragmentarea sau afectarea sub o anumită formă a suprafeței de teren din sit va avea un potențial impact negativ nesemnificativ, deoarece în cazul majorității siturilor, traseul proiectat al căii ferate se va suprapune doar tangențial, ori trece prin sit însă strict pe vechiul amplasament al căii ferate, iar pentru câteva situri (ex: ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Băltanele) nu există suprapunere și nici vreo relație de vecinătate;
- zona limitrofă căii ferate este în general una antropizată, fără elemente de biodiversitate notabile. S-au observat pe aproape tot traseul căii ferate că există un impact antropocentric puternic asupra zonei din imediata vecinătate a acesteia, fiind observate foarte multe specii de plante invazive: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia*, *Amorpha fruticosa*;
- perturbarea speciilor de faună pentru care au fost declarate siturile, prin activitățile specifice șantierului și ulterior dării în funcțiune a investiției, va avea efecte temporare nesemnificative. Șantierul va avea o durată limitată în timp și se vor respecta măsurile de diminuare a impactului propuse în cadrul acestui studiu. Pentru perioada de funcționare a căii ferate, potențialele efecte negative vor fi diminuate sau eliminate prin măsurile specifice de reducere a impactului propuse, dar și datorită existenței actualei căi ferate și deci a unui grad de toleranță față de aceasta și de activitățile umane aferente;
- luând în calcul faptul că linia existentă a fost în exploatare pe o perioadă mare de timp, se poate considera că toate componentele biodiversității au

- ajuns la un procent semnificativ de absorbție și de integrare a caracteristicilor tehnice ale lucrării. Menținerea stării de conservare existente va fi posibilă prin respectarea măsurilor impuse de prevenire și reducere, prevăzute atât în legislație, în prezentul studiu, cât și în planurile de management ale siturilor pe care calea ferată le intersectează sau cu care se învecinează.
- speciile susceptibile a recepta diferite efecte din partea proiectului au fost determinate pe criteriul prezenței efective a speciei în zona proiectului, dar nu s-a limitat la aceasta, ci au fost inventariate și analizate toate habitatele potențiale care ar putea fi utilizate de speciile de interes comunitar în zona proiectului. De asemenea, a fost analizat și impactul indirect asupra speciilor, prin degradarea habitatului specific acestora din situri în primul rând prin poluarea aerului sau apei, dar și efectul de dislocare (îndepărtare) care ar putea fi indus speciilor prin antropizare, zgomot, determinând speciile să migreze în zone mai puțin antropizate. În cadrul studiului, au fost evaluate toate formele de efect care sunt susceptibile a avea impact semnificativ asupra unor specii sau habitate pentru care au fost desemnate siturile de interes comunitar din zona de impact a proiectului;
 - evaluarea impactului asupra speciilor și habitatelor s-a făcut în funcție de obiectivele specifice de conservare, de parametri și valorile țintă care definesc aceste obiective specifice de conservare ale fiecărei specii și habitat de interes comunitar din situri, dar s-a vizat și modul în care proiectul poate afecta integritatea ariilor naturale protejate per ansamblu;
 - la evaluarea impactului asupra obiectivelor specifice de conservare au fost folosite toate informațiile disponibile, precum: studiile de fundamentare ale planurilor de management (acolo unde acestea există), rezultatele unor proiecte ce derivă din asumările României la nivel European (raportările pe art. 12 din Directiva Păsări și art. 17 din Directiva Habitate), baze de date naționale și internaționale referitoare la distribuția speciilor (în special a păsărilor) și la existența coridoarelor ecologice, imagini satelitare și prelucrări GIS etc.;
 - în cadrul studiului sunt propuse o serie de măsuri pentru a asigura conectivitatea speciilor de faună sălbatică prin adaptarea soluțiilor tehnice propuse în cadrul proiectului (ex: M27 - Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor, astfel încât să nu le fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20 cm și lungimea de 1 m, la interdistanțe de 50 m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice: km 284+270 – km 286+620, km 372+070 – km 373+160, km 465+389 – km 466+300);
 - prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia;
 - proiectul va conduce la diminuarea unor suprafețe reduse din habitatele caracteristice unor specii de interes comunitar, impactul reducerii acestora fiind nesemnificativ. Riscul de coliziune în timpul funcționării este redus, iar dacă se vor aplica măsurile de reducere a impactului propuse, acesta va fi și mai scăzut și nu va afecta dinamica populațiilor speciilor din situri;
 - proiectul nu va avea ca efect fragmentarea suplimentară a habitatelor propice speciilor de interes comunitar din ariile naturale protejate din

- proximitatea proiectului, iar prin aplicarea măsurilor de reducere privind asigurarea conectivității, impactul va fi negativ nesemnificativ;
- se va acorda o atenție sporită speciilor de herpetofaună cu mobilitate scăzută, *Testudo hermanni* și *Emys orbicularis*, astfel, înaintea deschiderii fronturilor de lucru se vor identifica eventualele exemplare ale speciilor de către specialiști avizați în vederea eliberării amplasamentului;
 - proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
 - proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor ce definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
 - în consecință, se poate afirma că integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;
 - impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate cele 12 situri, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.

7.6.6. PEISAJUL

7.6.6.1. Prognostizarea impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra peisajului

Evaluarea semnificației impactului s-a bazat pe două criterii: sensibilitatea zonei de studiu și magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta peisaj

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Zone de importanță peisagistică desemnate la nivel internațional (patrimoniul UNESCO) Zone peisagistice aflate în stare excelentă de conservare (peisaje tradiționale) cu nivel înalt al valorii estetice și culturale Zone care prezintă caracteristici excepționale din punct de vedere estetic și perceptual (nivel ridicat al sălbăciei, grad ridicat de „naturalitate”, liniște, izolare) Receptori vizuali: locuințe și spații de cazare poziționate astfel încât să beneficieze de vizibilitate față de peisajul cu sensibilitate foarte mare
Mare	Zone apreciate sau desemnate pentru importanța peisajului la nivel național Zone cu un grad ridicat de naturalețe și/sau dominate de elemente de peisaj cu caracteristici tradiționale, care conservă caracterul distinctiv al unei zone din punct de vedere istoric și cultural Receptorii vizuali: locuitorii din zonă, utilizatorii de facilități de agrement în aer liber, unde valoarea peisajului este importantă sau integrată Comunitățile care au vedere la peisajul pe care îl prețuiesc
Moderată	Peisaj cu puține caracteristici naturale sau istorice intacte sau distinctiv, dar apreciat de comunitatea locală Peisaj antropocentric dominant de construcții sau modificat ca urmare a utilizării agricole a terenului – arabil sau pășunat; Receptorii vizuali: facilități industriale, oameni la locul de muncă
Mică	Peisaj cu puține caracteristici naturale sau istorice intacte, dar apreciate de comunitatea locală

	Peisaj antropic dominat de construcții/structuri mari, numeroase și/sau zgomotoase Peisaj natural degradat sau modificat ca urmare a utilizării agricole a terenului – arabil sau pășunat Receptori vizuali: facilități industriale, oameni la locul de muncă
Foarte mică	Peisaj dominat de elemente construite abandonate/degradate ce nu sunt considerate valoare de comunitatea locală; Receptori vizuali: fără acces vizual sau cu acces vizual limitat

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta peisaj

Magnitudine a modificării		Descrierea
Negativă	Foarte mare	Investiția va domina peisajul sau va genera schimbări semnificative ale calității sau caracterului peisajului Schimbări definitive asupra unei zone extinse și/sau introducerea de elemente care vor schimba fundamental caracterul peisajului Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura mai mult de 10 ani
	Mare	Investiția va genera o schimbare evidentă a peisajului actual și/sau va cauza schimbări evidente ale calității și/sau caracterului peisajului Schimbări definitive asupra unei zone extinse și/sau dezvoltări noi care vor genera schimbări negative semnificative ale caracterului peisajului existent Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura 5-10 ani
	Moderată	Investiția va genera schimbări vizibile ale peisajului actual și/sau va cauza schimbări vizibile ale calității și/sau caracterului peisajului Schimbări definitive ale peisajului într-o anumită zonă. Noile elemente pot fi proeminente, dar nu semnificativ neobișnuite Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura 2-5 ani
	Mică	Investiția va genera schimbări minore ale peisajului fără a afecta calitatea generală a acestuia Schimbări definitive minore. Noile elemente sunt puțin diferite de cele existente, peisajul existent fiind păstrat Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura 1-2 ani
	Foarte mică	Schimbări mici ale componentelor peisajului sau introducerea unor elemente noi care sunt în concordanță cu împrejurimile sau nu generează schimbări apreciable ale acestora
Nicio modificare		Schimbări neperceptibile ale componentelor peisajului
Pozitivă	Foarte mică	Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este foarte mică în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială foarte mică Modificările sunt pe termen scurt (< 1an)
	Mică	Modificări minore, dar notabile care îmbunătățesc elementele și caracteristicile tipului de peisaj; Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este mică în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului; Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială mică Modificările sunt pe termen scurt (1-2ani)
	Moderată	Modificări care îmbunătățesc considerabil elementele și caracteristicile tipului de peisaj Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este moderată în

		raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului Modificările sunt pe termen mediu (2-5 ani)
	Mare	Modificări care îmbunătățesc elementele și caracteristicile tipului de peisaj Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este mare în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului; Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială mare Modificările sunt pe termen mediu-lung (5-10 ani)
	Foarte mare	Modificări majore care îmbunătățesc elementele și caracteristicile tipului de peisaj Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este foarte mare în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială foarte mare Modificările sunt pe termen mediu-lung (>10 ani)

În funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra calității peisajului, a fost apreciată o magnitudine negativă mică (pentru lucrările de execuție care implică realizarea unor elemente temporare – maluri de pământ, depozite de materiale scoase din cale) și negativă mare (pentru lucrările de execuție care implică realizarea unor elemente permanente – apărări de maluri, ziduri de sprijin, protecții ale versanților, etc.).

Impactul asupra peisajului în etapa de execuție

În zona propusă pentru realizarea proiectului având în vedere antropizarea arealului local cu destinație de teren agricol/pășune, valoarea conservativă a agroecosistemelor este una scăzută sub aspect ecologic și peisagistic.

Impactul *negativ* asupra peisajului în *etapa de execuție* a lucrărilor devine specific șantierelor de construcții (în zonele fronturilor de lucru, intersecțiile cu trecere de nivel, poduri, locurile de depozitare), dar pe durată limitată (*temporar*).

În cadrul lucrărilor de reabilitare a liniei cf. sunt prevăzute lucrări care vor aduce un aport substanțial la îmbunătățirea impactului vizual și a peisajului cum ar fi:

- amenajarea spațiilor din jurul gărilor;
- refacerea fațadelor clădirilor, reconstruire la parametri superiori celor actuali;
- crearea de spații verzi constând în scuaruri cu vegetație autohtonă colonizată rapid de specii faunistice;
- amenajarea peroanelor cu elemente de iluminat și mobilier, stațiile de cale ferată putând deveni un atractor local din punct de vedere peisagistic.

Impactul asupra peisajului în etapa de funcționare

În etapa de funcționare starea peisajului va fi îmbunătățită față de prezent, impactul va fi unul pozitiv și de lungă durată.

În cadrul lucrărilor de reabilitare a liniei cf. sunt prevăzute lucrări care vor aduce un aport substanțial la îmbunătățirea impactului vizual și a peisajului cum ar fi:

- amenajarea spațiilor din jurul gărilor;
- refacerea fațadelor clădirilor, reconstruire la parametri superiori celor actuali;
- crearea de spații verzi constând în scuaruri cu vegetație autohtonă colonizată rapid de specii faunistice;
- amenajarea peroanelor cu elemente de iluminat și mobilier, stațiile de cale ferată putând deveni un atractor local din punct de vedere peisagistic.

În această etapă, creșterea numărului de turiști în zonă ca urmare a îmbunătățirii transportului feroviar va conduce la valorificarea patrimoniului natural din zonă, fiind estimat astfel un impact redus pozitiv asupra peisajului.

Impactul asupra peisajului în etapa de dezafectare

În etapa de dezafectare impactul este similar etapei de construcție, aceasta fiind de asemenea caracterizată de prezența organizărilor de șantier, fronturilor de lucru, a utilajelor de construcții care determină un impact vizual negativ.

La finalizarea lucrărilor, readucerea terenului la o formă cât mai apropiată de cea inițială și realizarea lucrărilor de refacere a terenului vor avea un efect pozitiv asupra peisajului.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta PEISAJ

Tip de intervenție	Cauze	Efecte/Riscuri	Impacturi directe	Pozitiv/ Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Realizarea podurilor	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Crearea unor elemente temporare masive (depozite de pământ)	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Crearea unor elemente temporare masive (depozite de pământ)	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Amplasare panouri fotovoltaice	Sistem de energie regenerabilă	Se integrează perfect în peisajul oricărei zone	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitiv moderată	Moderat pozitiv
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Moderat	Negativă moderată	Moderat negativ
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Crearea unor structuri artificiale masive (alegerea unor structuri compatibile cu zona)	Îmbunătățirea valorii estetice a peisajului	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitiv moderat	Moderat pozitiv
E.13	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de înierbare și refacere a vegetației	Refacerea peisagistică a suprafețelor temporar afectate	Mentținerea valorii estetice a peisajului	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitiv moderat	Moderat pozitiv
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Creșterea numărului de turiști	Creșterea atractivității către zone peisagistice	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderat	Moderat pozitiv
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Refacerea topografiei terenului	Îmbunătățirea valorii estetice a peisajului	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderată	Moderat pozitiv

7.6.6.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului

Măsuri în timpul etapei de execuție

- minimizarea pe cât posibil a suprafețelor afectate de construcții, decopertări, amenajări temporare;
- refacerea suprafețelor afectate temporar ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție și încadrarea acestora în peisaj;
- pentru zonele afectate de lucrările de construcție ecologizate se va asigura integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere;
- pentru plantarea de arbori, arbuști și vegetație ierboasă se vor utiliza exclusiv specii de plante native, non-invazive;
- respectarea regulilor de dezvoltare (tehnici de construire, materiale, amplasare, înălțimea clădirilor) în acord cu arhitectura tradițională locală a peisajului pentru lucrările care presupun construcții noi;
- se vor reface integral zonele unde sunt dezafectate liniile cf;
- pe zonele în care se vor dezafecta podurile și podețele existente, toate deșeurile rezultate din demolări vor fi eliminate, iar ecosistemul se va reface, conform reliefului existent și peisajului local, fără a degrada albiile și malurile cursurilor de apă;
- se va renunța la unele intervenții asupra versanților stâncoși din interiorul ariilor Porțile de Fier, Munții Almăjului – Locvei, Cheile Teregovei care pot conduce la afectarea semnificativă a acestora. Lucrările de construcție din interiorul Parcului Natural Porțile de Fier se vor limita strict la terasamentul CF actual;
- amenajările peisagistice și parcurile sunt proiectate încât să contribuie la atractivitatea din punct de vedere vizual peisagistic și să respecte încadrarea în mediul natural.

Măsuri în timpul etapei de funcționare

Pentru etapa de funcționare se vor lua măsuri de:

- întreținere și reparare a dotărilor din stațiile/haltele de călători;
- întreținerea spațiilor verzi și a amenajărilor din piața gărilor, panourilor fonoabsorbante.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

Pentru etapa de dezafectare a proiectului se vor aplica aceleași măsuri propuse în etapa de execuție a proiectului.

7.6.7. MEDIUL SOCIAL ȘI ECONOMIC

7.6.7.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra populației, sănătății umane și bunurilor materiale

Impactul asupra mediului social și economic a fost analizat pentru cele 3 componente: populație, sănătatea umană și bunuri materiale.

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta POPULATIE

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	<p>Mai multe comunități dependente de resursa/resursele afectate și pentru care nu există alternative Lipsa forței de muncă calificate și cu experiență Modificări generate de dezvoltare induc riscuri pentru comunități ce nu sunt înțelese de majoritatea adulților Mulți proprietari/deținători de afaceri percep că schimbarea le va afecta capacitatea de existență și ar putea fi nevoiți să plece Un nivel extrem de ridicat de îngrijorare este exprimat de ONG-uri/alți factori interesați cu privire la impactul dezvoltării propuse Comunități alcătuite preponderent din minorități etnice aflate în declin ce pot fi afectate de dezvoltarea propusă</p>
Mare	<p>O comunitate dependentă de resursa/resursele afectate și pentru care nu există alternative în apropiere Mulți proprietari/afaceri percep că această schimbare le va afecta existența Modificări generate de dezvoltare induc riscuri pentru comunități ce nu sunt înțelese doar de o parte a adulților Un nivel ridicat de îngrijorare este exprimat de ONG-uri/alți factori interesați cu privire la impactul dezvoltării propuse Comunități ce includ minorități etnice aflate în declin ce pot fi afectate de dezvoltarea propusă</p>
Moderată	<p>Unele gospodării depind de resursele afectate pentru care nu există alternative în apropiere Calificări limitate și experiență limitată de lucru Unii dintre proprietari/afaceri percep schimbarea pe o perioadă semnificativă de timp (>1an) Modificări generate de dezvoltare induc riscuri ce sunt înțelese de toți adulții, dar fără a avea experiența traiului și muncii în condițiile propuse O parte din factorii interesați exprimă îngrijorări cu privire la unele forme de impact asupra unora dintre comunități Comunități alcătuite preponderant din minorități etnice ce pot fi afectate</p>
Mică	<p>Gospodăriile/comunitățile care utilizează resursele afectate au acces la alternative în apropiere, a căror utilizare poate cauza indirect impacturi negative reduse Forță de muncă calificată, dar fără experiență relevantă Unii dintre factorii interesați exprimă îngrijorări cu privire la unele forme de impact Comunități ce includ minorități etnice ce pot fi afectate</p>
Foarte mică	<p>Gospodăriile/comunitățile care utilizează resursele afectate au acces la alternative în apropiere, a căror utilizare nu poate cauza indirect impacturi negative Forță de muncă calificată și cu experiență relevantă Modificări generate de dezvoltare induc riscuri ce sunt înțelese de toți adulții și care au experiența traiului/muncii în condițiile propuse de propuse Factorii interesați nu exprimă îngrijorări cu privire la unele forme de impact Comunități ce nu includ minorități etnice dar nu pot fi afectate de dezvoltarea propusă</p>

În evaluarea impactului asupra componentei populație a fost considerată o clasă de sensibilitate mică. Se apreciază că populația din zonele imediat adiacente nu va fi

afectată prin expunerea la poluanții emiși de lucrările desfășurate, în condițiile adoptării măsurilor pentru protecția mediului, inclusiv pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor, în etapa de execuție, precum nici a zgomotului și vibrațiilor produse de traficul feroviar, în etapa de exploatare.

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta Sănătatea umană

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Zone rezidențiale cu densitate mare de locuințe, parcuri, școli și spitale
Mare	Zone rezidențiale rurale/urbane în care nu există surse importante de poluare atmosferică și zgomot
Moderată	Zone rezidențiale urbane
Mică	Zone rezidențiale urbane mixte în care au loc diverse activități industriale care se pot constitui în surse existente de poluare atmosferică și zgomot
Foarte mică	Zone rezidențiale locuite temporar/sezonier Zone puternic antropizate (industriale)

În evaluarea impactului asupra componentei sănătate umană având în vedere că proiectul se realizează pe teritoriul a 3 județe au fost identificate:

- zone cu sensibilitate mică considerată în cazul localităților în care nivelul zgomotului de fond este redus – localitățile care nu se află în vecinătatea căii ferate;
- zone cu sensibilitate mare – zone în care există activități generatoare de poluare atmosferică și zgomot (în special datorat traficului rutier) – localitățile aflate în vecinătatea căii ferate.

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta bunuri materiale

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Bunuri și servicii de importanță ridicată cu foarte puține alternative spațiale sau fără; servicii de importanță esențială cu un grad de înlocuire redus-moderat Infrastructuri critice; construcții de importanță cultural-istorică cu risc ridicat de prăbușire la vibrații/activitate seismică; activități economice care necesită o calitate ridicată a serviciilor (calitatea aerului, calitatea apei etc.)
Mare	Bunuri și servicii de importanță ridicată cu unele alternative spațiale de înlocuire; servicii esențiale dar care au numeroase alternative spațiale de înlocuire; Infrastructuri importante la nivel județean; construcții la care probabilitatea de prăbușire este ridicată ca urmare a vibrațiilor/activității seismice
Moderată	Bunuri și servicii de importanță medie cu unele alternative spațiale de înlocuire; servicii de importanță ridicată cu numeroase alternative de înlocuire sau servicii de importanță scăzută și cu puține alternative spațiale de înlocuire Infrastructuri importante la nivel local Construcții la care probabilitatea de prăbușire este redusă, dar la care pot să apară degradări structurale majore ca urmare a vibrațiilor/activității seismice
Mică	Bunuri și servicii de importanță scăzută sau moderată cu alternative spațiale de înlocuire Clădiri și infrastructuri de importanță redusă la nivel local, construcții la care

	nu apar degradări structurale majore ca urmare a vibrațiilor/ activității seismice, dar la care degradările elementelor nestructurale pot fi importante
Foarte mică	Bunuri și servicii care au o importanță scăzută sau nu au o importanță; Clădiri și infrastructurii fără importanță Construcții al căror răspuns la vibrații/activitate seismică nu diferă de cel al construcțiilor noi

În evaluarea impactului asupra acestei componente, a fost considerată o clasă sensibilitate mică deoarece proiectul se realizează pe zone care nu implică afectarea serviciilor ecosistemice sau a serviciilor socio-economice ale comunităților.

Clasele de magnitudine a modificărilor pentru cele 3 componente (populație, sănătate umană, bunuri materiale) sunt prezentate în tabelele de mai jos.

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta populație

Magnitudinea		Descriere
Negativă	Foarte mare	Schimbarea/părăsirea gospodăriilor a $\geq 20\%$ din numărul de locuitori ai localității; Pierderea locului de muncă a $\geq 20\%$ din numărul de locuitori
	Mare	Schimbarea/părăsirea gospodăriilor a 5-20% din numărul de locuitori ai localității; Pierderea locului de muncă a 5-20% din numărul de locuitori
	Moderată	Schimbarea/părăsirea gospodăriilor a $< 5\%$ din numărul de locuitori ai localității; Pierderea locului de muncă a $< 5\%$ din numărul de locuitori
	Mică	Pierderea locului de muncă a $< 2,5\%$ din numărul de locuitori
	Foarte mică	Modificări pe termen scurt
Nicio modificare		Modificări care nu influențează populația
Pozitivă	Foarte mică	Măsuri care asigură pe termen scurt menținerea/creșterea numărului de locuri muncă
	Mică	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă până la 2,5% din populație
	Moderată	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă pentru 2,5-5% din populație
	Mare	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă pentru 5-20% din populație
	Foarte mare	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă pentru cel puțin 20% din populație

Pentru componenta populație a fost considerată o magnitudine negativă mică, ca urmare a intervențiilor care vor avea efecte reduse pe termen scurt asupra calității vieții datorate lucrărilor din etapa de execuție.

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta sănătatea umană

Magnitudinea		Descriere
Negativă	Foarte mare	Apariția unor factori semnificativi de risc, contaminarea surselor de alimentare cu apă, factori de risc pentru sănătatea umană
	Mare	Depășirea valorilor maxim admisibile în mediu pentru factori de risc ce pot duce la creșterea morbidității
	Moderată	Depășirea pragurilor de alertă pentru factori de risc ce pot duce la creșterea morbidității
	Mică	Apariția unor factori de risc pe termen mediu și lung care creează un

Magnitudinea		Descriere
		disconfort
	Foarte mică	Apariția pe termen scurt, dar fără existența unui risc pentru sănătatea umană
Nicio modificare		Modificări care nu influențează sănătatea umană
Pozitivă	Foarte mică	Reducerea factorilor de risc care creează un disconfort pe termen scurt
	Mică	Reducerea factorilor de risc care creează un disconfort pe termen mediu și lung
	Moderată	Activități care conduc la reducerea factorilor de risc sub pragurile de alertă
	Mare	Activități care conduc la reducerea factorilor de risc sub valorile de alertă
	Foarte mare	Activități care conduc la eliminarea unui factor de risc semnificativ

Pentru componenta sănătate umană a fost considerată o magnitudine negativă mică ca urmare a intervențiilor care vor avea efecte reduse pe termen scurt datorită posibilităților de depășire a unor praguri pentru emisii și zgomot în timpul executării lucrărilor.

În etapa de funcționare ca urmare a potențialului de reducere a emisiilor de poluanți prin scăderea traficului auto în zonă, magnitudinea modificărilor a fost considerată pozitiv mică.

Tabel – Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta bunuri materiale

Magnitudinea		Descriere
Negativă	Foarte mare	Afectarea a $\geq 20\%$ din bunuri și servicii
	Mare	Afectarea a 10-20% din bunuri și servicii
	Moderată	Afectarea a 5-10% din bunuri și servicii
	Mică	Afectarea a 2,5-5% din bunuri și servicii
	Foarte mică	Afectarea a $< 2,5\%$ din bunuri și servicii
Nicio modificare		Modificări care nu influențează bunurile materiale
Pozitivă	Foarte mică	Modificări care îmbunătățesc $< 2,5\%$ din bunuri/servicii
	Mică	Modificări care îmbunătățesc 2,5-5% din bunuri/servicii
	Moderată	Modificări care îmbunătățesc 5-10% din bunuri/servicii
	Mare	Modificări care îmbunătățesc 10-20% din bunuri/servicii
	Foarte mare	Modificări care îmbunătățesc $\geq 20\%$ din bunuri/servicii

În etapa de execuție, pentru evaluarea componentei bunuri materiale a fost considerată o magnitudine negativă mică, ca urmare a intervențiilor care vor avea potențialul de afectare într-o măsură mică a construcțiilor aflate în vecinătatea șantierului.

Pentru etapa de funcționare, magnitudinea modificărilor a fost considerată pozitivă mică ca urmare a reducerii traficului rutier din zonă și datorită posibilității dezvoltării economice a zonei (transportul feroviar către obiectivele turistice din zonă). Reducerea timpilor din trafic (ca urmare a realizării proiectului) a fost considerată o modificare cu magnitudine pozitivă moderată.

Evaluarea componentei mediul social și economic s-a realizat pe baza analizei intervențiilor proiectului, a efectelor și a potențialelor impacturi generate și integrează evaluarea a trei componente distincte populația, sănătatea umană și bunurile materiale.

Impactul asupra populației în etapa de execuție

Pentru realizarea proiectului, va fi nevoie de relocarea/protejare unor rețele edilitare intersectate de lucrările de reabilitare, în special a rețelelor de alimentare cu apă și gaze ale localităților, care se vor efectua fără a afecta semnificativ folosirea utilităților de către populație (întreruperea temporară a furnizării resurselor necesare desfășurării în condiții normale a activităților).

Impactul datorat lucrărilor de relocare/protejare va fi unul negativ, acesta manifestându-se temporar, pe durate scurte de timp.

În etapa de execuție proiectul va avea un impact pozitiv din perspectiva asigurării locurilor de muncă pentru populația din zonă.

Se estimează ca impactul datorat executării lucrărilor asupra populației din zonă va fi negativ minor și pe termen scurt cu efecte reversibile acesta manifestându-se numai în etapa de execuție a lucrărilor.

Impactul asupra sănătății umane în etapa de execuție

Impactul datorat execuției lucrărilor asupra populației va fi datorat în principal surselor de zgomot și emisiei de particule, specifice activităților de construcție.

În etapa de execuție a lucrărilor pot apărea condiții care să determine creșteri ale concentrațiilor de particule în suspensie (PM10 și PM2,5), pulberi sedimentabile, CO₂, CO, NO_x, SO_x, COV rezultate din gazele de ardere ale mașinilor și utilajelor utilizate, în aerul înconjurător din zona amplasamentelor, la niveluri care să atingă sau să depășească valorile limita zilnice.

Ținând cont însă de numărul redus de mașini și utilaje care își desfășoară activitatea simultan într-o anumită zonă (front de lucru), se apreciază că activitățile desfășurate nu vor avea un impact semnificativ din punct de vedere al poluării. Impactul negativ generat va fi temporar și reversibil.

Pe de alta parte, desfășurarea lucrărilor de construcții-montaj poate genera un nivel ridicat de particule în suspensie și pulberi sedimentabile prin manevra pământului, a agregatelor și a altor materiale pulverulente, în condiții meteorologice caracterizate de lipsa precipitațiilor și de prezența vântului.

Prin monitorizarea factorilor de mediu în timpul executării lucrărilor se va urmări nivelul de poluare în zona de locuințe adoptându-se măsuri de minimizare a impactului, dacă va fi cazul.

Probabilitatea ca eventuala expunere a unei părți din populație la niveluri ridicate de poluare a aerului cu particule în suspensie să conducă la afectarea sănătății acesteia este redusă, ca urmare a duratei reduse a unei eventuale expuneri.

Organizările de șantier vor fi, pe cât posibil, amplasate în afara zonelor cu locuințe, de asemenea rutele de transport materiale se vor alege în afara zonelor de locuințe, pentru a nu afecta din punct de vedere al emisiilor de zgomot zonele locuite.

În etapa de execuție impactul datorat zgomotului la nivelul zonelor locuite este nesemnificativ. În cazurile izolate în care anumite fronturi de lucru se desfășoară la distanțe mai mici de 50 m față de zonele locuite, vor fi prevăzute măsuri de reducere a nivelului de zgomot dacă este cazul, prin montarea unor panouri fonoabsorbante mobile pe toată perioada de execuție.

Se estimează ca impactul datorat executării lucrărilor asupra populației din zonă va fi negativ minor și pe termen scurt cu efecte reversibile acesta manifestându-se numai în etapa de execuție a lucrărilor.

Impactul asupra bunurilor materiale în etapa de execuție

În etapa de execuție a proiectului nu vor fi afectate resursele materiale necesare pentru desfășurarea în bune condiții a activităților agricole din UAT-urile intersectate (resurse de apă). Proiectul prevede ocuparea temporară sau permanentă a unor suprafețe reduse din parcelele agricole aflate în imediata apropiere a căii ferate.

Clădirile aflate în imediata vecinătate a amprizei proiectului vor putea fi afectate de vibrații pe perioada realizării lucrărilor și ca urmare a intensificării traficului greu pe drumurile de acces din interiorul amprizei. Prin respectarea măsurilor de reducere a vibrațiilor nu sunt așteptate impacturi semnificative asupra stării clădirilor din zona șantierului.

Impactul asupra populației în etapa de funcționare

În etapa de funcționare, din punct de vedere al componentei populație, este estimat că proiectul va genera efecte pozitive ce vor conduce la reducerea duratei transportului călătorilor și mărfurilor, asigurarea condițiilor de călătorie.

Structurile fizice ce vor fi realizate și exploatate vor aduce un impact pozitiv pe termen lung în etapa de exploatare și, evident mărirea indicatorului de mobilitate din zona locuită.

Impactul asupra sănătății umane în etapa de funcționare

În timpul etapei de funcționare nivelul de zgomot este diminuat prin amplasarea panourilor fonoabsorbante dar și prin soluțiile tehnice propuse în proiect.

În ceea ce privește impactul asupra calității aerului la nivelul locuitorilor ca urmare a implementării proiectului, sunt așteptate impacturi de natură pozitivă. Prin realizarea proiectului și îmbunătățirea transportului feroviar este așteptată o reducere a traficului rutier din zonă și implicit o reducere a emisiilor atmosferice asociate acestuia.

Impactul asupra bunurilor materiale în etapa de funcționare

Transportul feroviar electric reprezintă o alternativă de transport mai puțin poluantă, cu costuri mai reduse de transport. Prin realizarea proiectului, se va facilita accesul la obiectivele turistice din zona proiectului, conducând la valorificarea durabilă a bunurilor materiale.

În etapa de funcționare proiectul va genera efecte pozitive datorită reducerii duratei transportului de mărfuri și creșterii cantităților de mărfuri sau altor bunuri transportate.

Prin modernizarea tronsonului de cale ferată se vor reduce și vibrațiile actuale asociate traficului feroviar, reducând astfel presiunea actuală asupra structurilor clădirilor aflate în vecinătatea căii ferate.

Impactul asupra bunurilor materiale în etapa de dezafectare

Pentru etapa de dezafectare, nivelul efectelor generate este similar cu cel prezentat în etapa de execuție. În etapa de dezafectare, este estimat un impact pozitiv considerând posibilele angajări temporare ale populației locale în activități de construcție și de refacere asociate dezafectării, ce ar conduce la reintroducerea suprafețelor ocupate de linia de cale ferată în circuitul economic.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra MEDIULUI SOCIAL ȘI ECONOMIC

Tip intervenție		Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv/negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudine	Semnificație impact
E.1	Poduri/podețe/pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Redus negativ
E.1	Poduri/podețe/pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Poduri/podețe/pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.3	Lucrări tunele	Construire/reabilitare	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.3	Lucrări tunele	Construire/reabilitare	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.3	Lucrări tunele	Construire/reabilitare	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Populație/sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot Emisii de poluanți	Disconfort creat de zgomot Posibile apariții boli	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă Moderată	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Treceri la nivel	Populație	Întrerupere temporară a traficului	Alterarea calității vieții	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine/peroane	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine/peroane	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construirea clădirilor în stație/copertine/peroane	Sănătate umană	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Bunuri materiale	Ocuparea unor obiective de interes turistic deosebite	Pierderi de bunuri materiale	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă Moderată	Moderat negativ
E.6	Lucrări de consolidări	Realizarea zidurilor de sprijin/sprjiniri	Bunuri materiale	Prevenirea producerii unor dezastre (alunecări de teren)	Evitarea pierderilor de tip economice	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitivă moderată	Redus pozitiv
E.7	Drumuri tehnologice, drumuri de acces	Trafic de șantier	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.7	Drumuri tehnologice, drumuri de acces	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.7	Drumuri tehnologice, drumuri de acces	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Creșterea nivelului de trafic pe drumurile publice	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Regional	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ
E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Modificări ale rețelelor existente	Populație	Întrerupere temporară alimentare cu apă	Alterarea vieții	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Moderat negativ
E.9	Instalații de semnalizare, telecomunicații și electrificare feroviară	Înlocuirea instalațiilor automate de la trecerile la nivel cu instalații computerizate	Populație	Întrerupere temporară a trecerilor la nivel	Pe termen lung evitarea riscului la traversări	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă moderată	Moderat pozitiv
E.9	Instalații de semnalizare, telecomunicații și electrificare feroviară	Instalații de încălzitoare macazuri și pentru instalațiile de centralizare electronică	Populație	Întrerupere temporară trafic	Pe termen lung evitarea riscului de accidente sau întreruperea circulației	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderată	Moderat pozitiv
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.11	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Populație	Nivel de zgomot diminuat	Mărirea gradului de confort pentru zonele populate	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Pozitivă mare	Moderat pozitiv
E.12	Organizare șantier /zone depozitare materiale/deșeuri	Angajarea forței de muncă	Populație,	Creșterea temporară a populației în zona de implementare a proiectului	Modificări în structura populației	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.12	Organizare șantier /zone	Angajarea forței de muncă	Bunuri materiale	Angajarea temporară a	Creștere nivel de trai	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă mică	Moderat pozitiv

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	depozitare materiale/deșeuri			localnicilor în activitățile de construcție												
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Trafic feroviar	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Regional	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Trafic feroviar	Populați	Reducerea timpilor de trafic și a accidentelor	Evitarea pierderilor de vieți omenești	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă Moderată	Moderat pozitiv
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Trafic feroviar	Bunuri materiale	Reducerea timpilor de trafic/ a accidentelor	Evitarea pierderilor economice	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Ireversibil	Moderată	Pozitivă mică	Moderat pozitiv
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Trafic feroviar	Bunuri materiale	Reducerea timpilor de trafic	Evitarea pierderilor economice	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderată	Moderat pozitiv
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Trafic feroviar	Bunuri materiale	Dezvoltarea economică a zonelor riverane	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă moderat	Moderat pozitiv
D.1	Realizarea organizării de șantier	Angajarea forței de muncă	Populație	Stabiliri temporare cu domiciliul în zona proiectului	Modificări în structura populației umane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Angajarea forței de muncă	Bunuri materiale	Angajarea temporară a localnicilor în activitățile de construcție	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă mică	Moderat pozitiv
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Sănătate umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic	Bunuri materiale	Reintroducerea suprafețelor în circuitul economic	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Pozitivă moderată	Moderat pozitiv

7.6.7.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului Măsuri în timpul etapei de execuție

Pentru reducerea la minim a impactului asupra mediului social și economic, se vor lua următoarele măsuri în etapa de execuție:

- realizarea lucrărilor eșalonat, pe baza unui grafic de lucrări, astfel încât să fie redusă etapa de execuție a lucrărilor pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, astfel încât să fie evitate blocajele și accidentele de circulație. În cazul unor reclamații din partea populației se vor modifica traseele de circulație utilizate pentru transportul materialelor;
- limitarea traseelor din zonele locuite de către utilajele și autovehiculele cu mase mari;
- deplasarea vehiculelor în zona de desfășurare a lucrărilor se va face cu viteză redusă de maxim 30 km/h;
- informarea cetățenilor din zonă cu privire la programul lucrărilor;
- lucrările care se desfășoară la distanțe mai mici de 50 m de zona de locuințe, în apropierea frontului de lucru se vor desfășura numai pe timpul zilei (6.00 – 22.00), iar dacă nivelul de zgomot va continua să fie ridicat se vor utiliza pentru izolare panouri fonoabsorbante provizorii. Acestea trebuie să aibă o înălțime de minim 3 m, o eficiență de reducere a zgomotului de minim 10 dB(A) și să fie montate cât mai aproape de sursele de zgomot;
- interzicerea accesului în zonele de lucru pentru persoanele neautorizate;
- încurajarea angajării de personal calificat și necalificat din zona de implementare a proiectului;
- curățarea zilnică a căilor de acces în vecinătatea zonelor de lucru și întreținerea acestor drumuri;
- asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare;
- traseele utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, să fie alese - pe cât posibil, pentru a evita rutele de transport prin localități sau utilizarea unor rute ocolitoare;
- organizările de șantier/bază de producție vor fi amplasate în așa fel încât să nu fie situate în apropierea așezărilor umane, a ariilor naturale protejate și a altor obiective de interes public;
- protecție fonică pentru personalul din șantier care va primi echipament individual de protecție împotriva zgomotului pentru respectarea prevederilor HG nr. 493/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot, cu modificările și completările ulterioare;
- pentru protecția antizgomot, amplasarea unor construcții din cadrul șantierului se va face în așa fel încât să constituie ecrane între șantier și locuințe;
- utilizarea de mijloace tehnologice și utilaje de transport silențioase. Toate utilajele folosite în lucrările de construcție trebuie să corespundă cerințelor Directivei 2000/14/CE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior. Echipamentele trebuie să poarte marcajul CE și indicația nivelului de zgomot generat și să fie însoțite de declarația de conformitate CE;
- utilizarea carburanților, echipamentelor de înaltă calitate în activitățile de transport și construcție;

- utilajele și mijloacele de transport să fie verificate periodic, în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

Măsuri în timpul etapei de funcționare

În etapa de funcționare se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea și întreținerea panourilor fonoabsorbante instalate pentru reducerea nivelului de zgomot în zona localităților;
- monitorizarea factorilor de mediu va urmări nivelul de poluare în zona de locuințe, iar dacă va fi cazul se vor adopta măsuri de minimizare a impactului;
- întreținerea adecvată a infrastructurii ferate, inclusiv a garniturilor de tren, în vederea reducerii zgomotului de rulare.

Probabilitatea ca eventuala expunere a unei părți din populație la niveluri ridicate de poluare a aerului să conducă la afectarea sănătății acesteia este redusă, ca urmare a duratei reduse a acestei eventuale expuneri.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

În etapa de dezafectare se vor implementa aceleași măsuri prevăzute în etapa de execuție.

7.6.8. CONDIȚII CULTURALE ȘI ETNICE, PATRIMONIUL CULTURAL

7.6.8.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra moștenirii culturale

Sensibilitatea zonelor din punct de vedere al moștenirii culturale a fost delimitată în cinci clase. Au fost considerate cu grad foarte mare de sensibilitate zonele cu valoare culturală, istorică sau arheologică de relevanță internațională și cu grad de sensibilitate foarte mic zonele care nu prezintă importanță culturală, istorică sau arheologică.

Tabel - Matricea de apreciere a sensibilității

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Situri UNESCO desemnate pentru valoarea culturală, istorică sau arheologică
Mare	Situri de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnate la nivel național Monumente istorice, arheologice, culturale protejate
Moderată	Situri de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnate la nivel județean
Mică	Situri de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnate la nivel local sau utilizate de comunitatea locală pentru menținerea tradițiilor
Foarte mică	Situri care nu sunt de interes arheologic, istoric sau cultural și nu sunt considerate importante de comunitatea locală pentru menținerea tradițiilor

În evaluarea impactului asupra acestei componente, au fost identificate următoarele tipuri de zone cu sensibilități diferite:

- sensibilitate mare – ca urmare a prezenței unor situri arheologice de interes național în ampriza proiectului sau în imediata vecinătate a acesteia:

- situl arheologic Răcari „Așezarea romană” – comuna Brădești, localitatea Răcarii de Jos;
- situl arheologic Almăj „Podul Gâștii” – comuna Almăj, localitatea Almăj;
- situl arheologic Drobeta Turnu Severin ”Orașul Roman”, orașul Drobeta Turnu Severin;
- situl arheologic de la Drobeta Turnu Severin punct Schela Cladovei, orașul Drobeta Turnu Severin, ;
- monument istoric Gara Băile Herculane cu clădirea anexă, orașul Băile Herculane;
- situl arheologic Topleț ”Ruinele Apeductului sub Iorgovan”, localitatea Topleț;
- situl arheologic Topleț ”Ruinele Apeductului Podul Turcilor”, localitatea Topleț;
- Schitul de la Armeniș ”Piatra Scrisă”, localitatea Armeniș;
- sensibilitate mică – restul zonelor vizate de proiect.

Magnitudinea modificărilor pentru componenta Moștenire culturală este prezentată în tabelul de mai jos. Matricea de apreciere a magnitudinii modificărilor este structurată în cinci clase, atât pentru modificări de natură negativă cât și pentru modificări pozitive, în funcție de extinderea intervențiilor și de temporalitatea acestora.

Tabel - Matricea de apreciere a magnitudinii

<i>Magnitudinea</i>		<i>Descriere</i>
Negativ	Foarte mare	Activități care conduc la alterarea totală a resursei culturale
	Mare	Activități care conduc la alterarea a 50-70% din resursa culturală
	Moderată	Activități care conduc la alterarea a 25-50% din resursa culturală
	Mică	Activități care conduc la alterarea a 10-25% din resursa culturală
	Foarte mică	Activități care conduc la alterarea a <10% din resursa culturală
Nicio modificare		Activități care nu influențează moștenirea culturală
Pozitiv	Foarte mică	Activități care conduc la punerea în valoare în foarte mică măsură a resursei culturale
	Mică	Activități care conduc la punerea în valoare în mică măsură a resursei culturale
	Moderată	Activități care conduc la punerea într-o măsură moderată a resursei culturale
	Mare	Activități care conduc la punerea în mare măsură a resursei culturale
	Foarte mare	Activități care conduc la punerea în foarte mare măsură a resursei culturale

Impactul asupra condițiilor culturale și etnice, patrimoniului cultural în etapa de execuție

Executarea lucrărilor nu va avea impact, asupra condițiilor etnice și culturale, asupra obiectivelor de patrimoniu cultural sau asupra monumentelor istorice, acestea aflându-se în afara căii ferate.

Excepție face ”Schitul Piatra Scrisă”, în zona căruia se va demola podul existent și va fi construit unul nou la km pr. 449+977 peste râul Timiș, interval Armeniș-Slatina Timiș. Lucrările propuse la pasajul din vecinătatea ”Schitului Piatra Scrisă” pot genera impact asupra clădirii de cult în perioada de execuție a lucrărilor.



Impactul *negativ* asupra resurselor arheologice din zonă se va produce în etapa de execuție a proiectului, datorită ariei mai extinse de perturbare.

Referitor la siturile arheologice a fost întocmit un studiu arheologic, având ca scop:

- identificarea siturilor arheologice și istorice;
- monitorizarea lor pe etapa execuției lucrărilor
- diminuarea impactul executării lucrărilor asupra acestora.

Prin activitatea pe care o va desfășura, organizarea de șantier/baza de producție este o sursă potențială de poluanți în aer și zgomot, dar prin măsurile adoptate emisiile de poluanți pot fi ținute sub control pentru a respecta normele în vigoare.

Evaluarea preliminară din - Studiul Arheologic - atrage atenția asupra potențialelor riscuri de a fi afectate zăcăminte arheologice și de patrimoniu, dar este necesar ca prin diagnostic intruziv să fie confirmată, alteori infirmată, după caz, în special în zonele noi ale proiectului și mai puțin în zonele deja construite ale liniei feroviare. Este posibil ca unele dintre acestea să fie confirmate sau infirmate, după cum prin diagnosticul intruziv, în special, pot fi identificate și perimetrare altele, încă necunoscute anterior, cu referire la zona nouă de cale ferată.

Având în vedere obiectivele arheologice identificate, în zona amplasamentului liniei cf., și că acest tip de investiție poate afecta într-o oarecare măsură patrimoniul arheologic, vor fi întreprinse de către antreprenor demersuri pentru: supraveghere

arheologică și diagnostic arheologic, pentru a se preveni și diminua impactul asupra acestor obiective.

Conform concluziilor Raportului Arheologic efectuat de Institutul de Arheologie „Vasile Pârvan” al Academiei Române, lucrările de execuție vor necesita supraveghere din partea unui expert, în zonele în care se află situri arheologice.

Impactul asupra condițiilor culturale și etnice, patrimoniului cultural în etapa de funcționare

În etapa de funcționare nu se estimează un impact negativ asupra siturilor arheologice sau a monumentelor istorice. În această etapă sunt estimate însă și impacturi pozitive, ca urmare a facilitării accesului publicului călător la obiectivele turistice din zonă și a siturile arheologice.

Impactul asupra condițiilor culturale și etnice, patrimoniului cultural în etapa de dezafectare

În etapa de dezafectare nu este previzionată probabilitatea apariției efectelor asupra elementelor culturale sau asupra siturilor arheologice.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Tabel - Evaluarea impactului potențial asupra MOȘTENIRII CULTURALE

Tip intervenție	Cauze	Efekte/Riscuri	Impacturi directe	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Poduri/podețe	Construirea podurilor și a podețelor	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavări/ umpluturi/ montaj	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidări	Șanturi ranforsate/ziduri de sprijin	Lucrări de consolidări în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Vibrații	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Lucrări de demolare în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.12	Organizare șantier /zone depozitare materiale/deșeuri	Trafic de șantier	Zgomot	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Creșterea numărului de turiști	Valorificare patrimoniu cultural	Pozitiv	Direct	Nu	Național	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mare	Pozitivă mică	Moderat pozitiv
F.1	Desfășurarea traficului feroviar	Trafic feroviar	Vibrații	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Probabil	Ireversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ

7.6.8.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului Măsuri în timpul etapei de execuție

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale în etapa de execuție sunt propuse următoarele măsuri:

- asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare și benzi reflectorizante;
- identificarea în zona traseului liniei cf, a obiectivelor istorice și de arhitectura, a impus colaborarea cu autorități/instituții specializate pentru investigare arheologică și adoptarea unor măsuri specifice în vederea protejării acestor obiective;
- în situația în care în etapa de construcție sunt identificate noi situri arheologice, lucrările vor fi oprite, iar autoritățile competente vor fi contactate pentru expertiză și stabilirea soluțiilor necesare. Orice descărcări de sarcină arheologică se vor realiza în conformitate cu legislația în vigoare și cerințele Comisiei Naționale de Arheologie. Conform Legii nr. 378/2001, pentru ”descoperirile arheologice întâmplătoare”, în timpul executării lucrărilor, antreprenorul va angaja un specialist pentru supravegherea tuturor aspectelor legate de activitatea de descărcare arheologică;
- în timpul execuției lucrărilor este recomandată supravegherea arheologică și elaborarea unor rapoarte la momentul identificării oricăror situații legate de monumentele arheologice sau patrimoniu material.

Luând în considerare distanța față de construcțiile arhitecturale și culturale din zona proiectului, lucrările de modernizare/reabilitare a liniei c.f. nu vor degrada resursele culturale localizate în afara căii ferate.

Măsuri în timpul etapei de funcționare

În etapa de funcționare pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale sunt propuse panourile fonoabsorbante ce vor contribui la o reducere a efectelor generate asupra elementelor de patrimoniu.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

În etapa de dezafectare pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale principala recomandare este legată de asigurarea neafectării altor situri arheologice aflate în vecinătatea proiectului prin limitarea lucrărilor de dezafectare la culoarul de construcții al liniei de cale ferată.

7.6.9. ZGOMOT ȘI VIBRAȚII

7.6.9.1. Prognoza impactului

În etapa de execuție zonele de manifestare a impactului generat asupra receptorilor sensibili sunt cele din apropierea fronturilor de lucru sau a organizărilor de șantier.

Rezultatele obținute în cadrul modelării de zgomotului indică faptul că traficul feroviar destinat transportului de materiale poate genera impacturi negative semnificative la nivelul locuințelor aflate în vecinătatea căii ferate ca urmare a depășirilor valorilor limită de zgomot.

Tot la nivelul locuințelor pot să apară depășiri ale nivelului vibrațiilor datorate traficului de șantier, un impact major semnificativ.

7.6.9.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului

Măsuri în timpul etapei de execuție

În etapa de execuție pentru protecția zonelor cu locuințe și a biodiversității este necesară utilizarea panourilor fonoabsorbante mobile atunci când fronturile de lucru ajung în vecinătatea zonelor locuite și a zonelor naturale protejate. Panourile trebuie să aibă o înălțime de minim 3 m, o eficiență de reducere a zgomotului de minim 10 dB(A) și să fie montate cât mai aproape de sursele de zgomot;

Măsuri în timpul etapei de funcționare

În etapa de funcționare pentru toate localitățile pentru care au fost estimate impacturi semnificative din punct de vedere al zgomotului proiectul prevede realizarea de panouri fonoabsorbante dimensionate astfel încât să reducă presiunea acustică datorată traficului feroviar sub nivelurile maxime admisibile.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

În etapa de dezafectare vor fi similare celor din etapa de execuție.

7.6.10. IMPACTUL ASUPRA RESURSELOR NATURALE

7.6.10.1. Prognostizarea impactului

Resursele naturale care se vor folosi în etapa de execuție sunt: apa, agregate minerale, balast, piatră spartă, lemn, etc. iar în perioada de funcționare: apa din stratul freatic pentru alimentarea cu apă, piatră spartă (lucrări de întreținere), energie regenerabilă (panouri fotovoltaice pe copertine).

Impactul proiectului asupra resurselor naturale este unul redus. Selectarea traseului s-a realizat astfel încât să fie minimizat necesarul de resurse naturale și să fie evitate zonele care adăpostesc resurse naturale valoroase.

Utilizarea resurselor naturale, cu excepția apei, care va fi utilizată și în etapa de funcționare, însă în cantități reduse, va avea loc în etapa de execuție, asigurarea acestora nefiind necesară pe termen lung, continuu, pentru funcționarea proiectului.

Proiectul nu prevede exploatarea resurselor naturale din arii naturale protejate;

Alternativa selectată, prin menținerea unui procent important din traseul liniei actuale reduce semnificativ consumul de materiale și de resurse naturale;

Proiectul afectează suplimentar suprafețe de teren naturale sau seminaturale;

O parte din materialul de umplutură necesar realizării terasamentelor va fi reutilizat din corpul terasamentului căii ferate existente, o parte va fi decontaminat și refolosit;

Proiectul implică lucrări de defrișare a unor suprafețe din fondul național forestier și din afara fondului forestier, respectiv tăieri/curățiri de vegetație însă acestea se vor realiza de-a lungul căii ferate existente, în limita amprizei proiectului;

În etapa de funcționare, pentru lucrările de mentenanță la calea ferată, poate să apară ocazional necesitatea utilizării unor cantități de resurse naturale (piatră spartă, pământ) însă aceste cantități vor fi reduse.

7.6.10.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului Măsuri în timpul etapei de execuție

Principalele măsuri de reducere a impactului asupra resurselor naturale în etapa de execuție sunt reprezentate de:

- interzicerea exploatării de resurse naturale din interiorul ariilor naturale protejate traversate de proiect, cu excepția materialelor extrase din terasamentul căii ferate în vederea reutilizării;
- minimizarea necesarului de piatră spartă prin recuperarea acesteia din terasamentul actual;
- aprovizionarea materiilor prime se va face exclusiv din surse autorizate, prin intermediul furnizorilor. Volumele de material ce pot fi extrase vor fi stabilite pe baza necesităților proiectului;
- aprovizionarea cu materiale se va realiza treptat, pe etape de construire, astfel încât acestea să fie puse în operă și să se evite stocarea materiilor pe termen lung;
- solul de suprafață/vegetal va fi îndepărtat și depozitat și apoi refolosit la refacerea cadrului natural;
- materialul excavat rezultat în urma execuției tunelelor va fi depozitat temporar într-un amplasament alăturat, urmând a fi folosit în terasamentul căii ferate, dar nu înainte de a fi efectuate analize de laborator pentru determinarea caracteristicilor acestuia.
- se va evita ocuparea unor suprafețe de teren în plus față de cele prevăzute prin proiect;
- terenurile ocupate temporar vor fi reabilitate la sfârșitul lucrărilor;
- zonele care au fost afectate de îndepărtări ale vegetației vor fi stabilizate corespunzător, iar în zonele rămase libere după finalizarea construcțiilor se va asigura reinstalarea vegetației.

Alte măsuri privind modul de depozitare și asigurare cu resurse naturale:

- Agregatele, nisipul, balastul, piatra spartă se depozitează în padocuri supraterane pe sorturi, iar agregatele fine vor fi acoperite pentru evitarea împrăștiilor lor;
- piatra naturală, balastul și nisipul vor fi cumpărate de la cariere/balastiere existente în zona amplasamentului, reglementate Agenția Națională pentru Resurse Minerale (ANRM);
- necesarul de apă va fi asigurat pe etapa execuției, din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier;
- apa potabilă este asigurată periodic prin intermediul unei firme specializate în baza unui contract de servicii. Apa necesară pentru procesele tehnologice, pentru stropirea drumurilor de exploatare se va asigura din rețeaua orașului sau din puțuri forate în incinta organizărilor de șantier;
- resursele naturale folosite (apa, agregate minerale, balast, piatră spartă, lemn, etc.) se vor depozita în cantități mici pentru punerea în operă imediată.

Măsuri în timpul etapei de funcționare

În etapa de funcționare vor fi întreprinse următoarele măsuri:

- asigurarea mentenanței instalațiilor sanitare pentru asigurarea reducerii pierderilor de apă;

- În timpul lucrărilor de mentenanță și reparații se va evita ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren altele decât terenurile aferente infrastructurii feroviare rezultate în urma implementării proiectului.

Măsuri în timpul etapei de dezafectare

În etapa de dezafectare măsurile vor fi similare celor din perioada de execuție.

7.6.11. CLIMĂ ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

7.6.11.1. Prognoza impactului

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu climă

Evaluarea semnificației impactului s-a bazat pe două criterii: sensibilitatea zonei de studiu și magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Tabel - Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei Climă

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone în care este estimată o modificare semnificativă a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe deosebit de grave Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe deosebit de grave
Mare	Zone în care este estimată o modificare mare a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe grave Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe grave
Moderată	Zone în care este estimată o modificare moderată a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe moderate Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe moderate
Mică	Zone în care este estimată o modificare mică a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe reduse Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe reduse
Foarte mică	Zone în care este estimată o modificare foarte mică a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Hazardele nu produc consecințe sau nivelul lor este scăzut

Tabel - Clasele de magnitudine utilizate în evaluarea impactului asupra componentei Climă

Magnitudine	Descriere	
Negativă	Foarte mare	Activități cu risc foarte ridicat pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad foarte ridicat de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Mare	Activități cu risc ridicat pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad ridicat de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Moderată	Activități cu risc moderat pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad moderat de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Mică	Activități cu risc redus pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad redus de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Foarte mică	Activități cu risc foarte redus pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad foarte redus de vulnerabilitate la schimbări climatice
Nicio modificare	Nu există surse	
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care reduc într-o măsură foarte mică riscul de producere a unor dezastre și/sau care contribuie într-o foarte mică măsură la reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Mică	Acțiuni care reduc într-o măsură mică riscul de producere a unor dezastre

		și/sau care contribuie într-o mică măsură la reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Moderată	Acțiuni care reduc într-o măsură moderată riscul de producere a unor dezastre și/sau care contribuie într-o moderată măsură la reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Mare	Acțiuni cu contribuție ridicată la reducerea riscului de producere a unor dezastre și/sau cu eficiență ridicată în reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Foarte mare	Acțiuni cu contribuție semnificativă la reducerea riscului de producere a unor dezastre și/sau cu eficiență foarte ridicată în reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice

Evaluarea componentei de mediu „Climă și Schimbări climatice” s-a realizat pe baza analizei intervențiilor proiectului, a efectelor și a potențialelor impacturi generate de acestea asupra climei. Forma de impact considerată în cadrul analizei pentru schimbări climatice este reprezentată de creșterea contribuțiilor la emisiile de gaze cu efect de seră și favorizarea producerii dezastrelor.

Etapa de execuție

Principalele efecte asupra condițiilor climatice asociate lucrărilor sunt cele legate de emisiile generate în etapa de construcție ca urmare a activităților asociate acestora.

Ținând cont însă de durata relativ scurtă a etapei de construcție (din punct de vedere al schimbărilor climatice) este estimat ca în această etapă să nu apară impacturi asupra condițiilor climatice ca urmare a intervențiilor propuse prin proiect.

Etapa de funcționare

Din punctul de vedere al efectelor proiectului asupra componentei climatice, având în vedere particularitățile acestuia și comparativ cu situația actuală, în etapa de funcționare este estimată o îmbunătățire a nivelului emisiilor de GES prin atragerea pe calea ferată a unei părți din traficul rutier, urmare a încurajării utilizării transportului pe calea ferată.

Nivelul estimat al impactului asupra condițiilor climatice este pozitiv nesemnificativ, având în vedere reducerea locală a contribuției la emisiile de gaze cu efect de seră.

Principalele variabile climatice ce pot afecta componentele proiectului ca urmare a fenomenului de schimbări climatice sunt reprezentate de temperatură și precipitații, împreună cu efectele secundare generate de acestea: inundații, furtuni, secetă, eroziunea solului și incendii de vegetație. Riscurile asociate pentru componentele proiectului sunt enumerate în ceea ce urmează:

Tabel - Evaluarea riscului

Categorie	Vulnerabilitate	Risc	Evaluare risc		Punctaj P×M
			Probabilitate (P)	Magnitudine (M)	
Creșterea temperaturii medii anuale	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de infrastructură feroviară	Deformarea liniilor	5	4	20
		Uzarea materialului rulant	4	3	12
		Instabilitate crescută a terasamentelor	4	3	12
		Supraîncălzirea echipamentului (ex. ventilația locomotivei, aclimatizare)	4	3	12

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

		Creșterea numărului de incendii poate duce la deteriorarea infrastructurii	3	3	9
		Restricții și întreruperi în traficul feroviar	4	4	16
Temperaturi scăzute în timpul iernii	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Depunere gheață pe catenare	5	4	20
		Gheață în tren – disconfort pentru călători	4	4	16
		Copaci înghețați ce pot bloca liniile cf	4	5	20
		Deficiente în funcționarea materialului rulant	4	3	12
		Perturbarea circulației	5	4	20
		Sisteme nefuncționale de încălzire	4	3	12
Precipitații scăzute	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Defecțiuni ale geometriei șinelor și a echipamentului de pe calea ferată	4	4	16
		Deformarea liniilor de cale ferată din cauza contracției solului în jurul fundațiilor.	4	4	16
		Deteriorarea stabilității terasamentului	4	4	16
Precipitații extreme - cantități mari în timp scurt-inundații	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Deteriorarea infrastructurii datorită inundațiilor	4	4	16
		Spălarea structurilor	3	4	12
		Alunecări de teren - infrastructura distrusă	4	5	20
		Depuneri mari de zăpadă	4	5	20
Vânt puternic - furtuni	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Deteriorarea infrastructurii de semnalizare, a cablurilor de alimentare, etc.	3	4	12
		Prăbușirea copacilor și a stâlpilor din rețeaua electrică și de comunicații aeriană în urma unor vijelii	3	5	15
Radiația solară	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Reducerea siguranței circulației	4	4	16
Depuneri de zăpadă masivă	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	4	4	16
Alunecări de teren	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Creșterea costurilor pentru reparații	4	4	16
		Degradarea/distrugerea căii ferate	4	4	16
Deșertificarea/ Seceta	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Reducerea siguranței circulației	3	3	9
Ploile înghețate	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	3	3	9
		Depunere gheață pe catenare	3	3	9

Fenomenul de ceață	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	3	3	9
Ninsori/viscol	Vulnerabilitate moderată pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	3	4	12
Inundații	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Deteriorarea infrastructurii din cauza inundațiilor	4	5	20
		Întârzieri în circulația trenurilor	4	5	20
		Reducerea siguranței circulației	4	5	20
Incendii	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cf	Creșterea costurilor pentru reparații	4	5	20
Risc seismic	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Degradarea/distrugerea căii ferate	3	3	9

Tabel - Evaluarea riscului

Nivel de risc	
nesemnificativ	1-4
scăzut	5-9
moderat	10-14
ridicat	14-19
semnificativ	20-25

Riscuri **ridicate** ce pot apărea în cazul creșterii cantităților de precipitații extreme, în cazul apariției inundațiilor sau furtunilor sunt reprezentate de:

- restricții/perturbarea circulației trenurilor;
- închiderea liniilor sau defecțiuni ale echipamentelor.

Riscuri **moderate** pot apărea în cazul creșterii temperaturilor medii și extreme, creșterii numărului de zile cu valori de căldură și a modificării precipitațiilor extreme:

- deformarea șinelor și apariția fisurilor;
- defecțiunea sistemelor de control al temperaturii și supraîncălzirea echipamentului electronic;
- restricții/perturbarea circulației trenurilor;
- condiții de lucru defavorabile pentru angajați în condiții de temperaturi ridicate extreme și valori de căldură.

Prin realizarea proiectului se așteaptă o scădere a traficului rutier din zonă ca urmare a îmbunătățirii condițiilor de transport pe calea ferată, oferind astfel o alternativă mai eficientă din punct de vedere al timpului de parcurs dar și din punct de vedere financiar.

Etapa de dezafectare

Principalele efecte asupra condițiilor climatice în eventualitatea activităților de dezafectare vor fi produse de emisiile de gaze cu efect de seră generate în această etapă. De asemenea, nu se estimează un impact asupra condițiilor climatice a etapei de dezafectare datorită duratei relativ scurte a etapei de dezafectare, similar cu etapa de construcție.

Nu se estimează un impact semnificativ asupra condițiilor climatice în etapa de dezafectare datorită duratei relativ scurte, similară cu etapa de construcție.

7.6.11.2. Măsuri de evitare și reducere a impactului

Pentru riscurile asociate cu schimbările climatice specifice proiectului, identificate în etapa anterioară, au fost propuse măsuri de adaptare la schimbările climatice.

Adaptarea la schimbările climatice pentru riscurile identificate sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel - Adaptarea la schimbările climatice pentru riscurile identificate

Nr. crt.	Risc asociat cu schimbările climatice	Adaptarea la schimbările climatice/Soluții propuse în proiect
1.	Deformarea liniilor de cale ferată	-utilizarea șinelor din oțeluri superioare care să reziste la temperaturii maxime; -sudarea șinelor pentru combaterea dilatării liniilor de cale ferată -inspectarea infrastructurii feroviare de către picheri (revizori de cale) în perioadele când sunt atinse pragurile de temperatură în vederea identificării unor defecțiuni. -restricții de viteză
2.	Supraîncălzirea materialului rulant (ventilație, aclimatizare)	-utilizarea materialului rulant care să facă față unor temperaturi între 25°C și 45°C; -îmbunătățirea instalațiilor de aer-condiționat din trenuri sau montarea unor instalații de aer-condiționat noi
3.	Deformări ale căii - terasamente	-utilizarea geotextilelor și a geogriurilor la baza platformei căii ferate pentru îmbunătățirea/consolidarea terenurilor slabe de fundare -efectuarea lucrărilor de întreținere și remedierea defecțiunilor -stabilizarea terasamentelor
4.	Deformări ale infrastructurii alunecări de teren	-lucrări de consolidare versanți
5.	Afectarea infrastructurii datorită precipitațiilor abundente/inundațiilor	-asigurarea colectării adecvate a apelor pluviale (sisteme de drenare a apelor pluviale) Proiectarea unui număr suficient de poduri/podețe pentru asigurarea protecției liniei c.f. la precipitații abundente/inundații (condiții meteorologice extreme). Dimensionarea hidraulică a podurilor/podețelor pentru un debit maxim cu asigurarea de 1% avizat de INHGA. Curățarea și protejarea malurilor râurilor, pereerea albiilor în zona podurilor și podețelor
6.	Precipitații abundente - depuneri de zăpadă	Amplasarea și întreținerea perdelelor forestiere adiacente liniei c.f. în zonele cu risc de înzăpezire
7.	Deplasarea liniilor de contact din cauza contracției pământului în jurul fundațiilor.	Stabilizarea solului în care se adaugă materiale suplimentare pentru limitarea capacității sale de contracție și umflare.
8.	Ruperea suspensiei catenarei la vânt puternic	Deschiderile liniei de contact și dimensionarea stâlpilor liniei de contact se face în funcție de viteza vântului din zonă.

Măsuri de reducere a impactului proiectului asupra climei și sau, după caz, măsurile de adaptare privind vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice

Pentru evitarea și reducerea potențialelor impacturi apărute ca urmare a schimbărilor climatice și cu scopul adaptării proiectului la schimbările climatice, au fost propuse mai multe măsuri ce au fost adoptate în proiect.

Măsuri în timpul execuției proiectului sunt:

- montarea șinelor se va face luând în considerare adaptarea la creșterea temperaturilor ce ar putea genera deformarea acestora.
- verificări tehnice periodice ale autovehiculelor și utilajelor folosite la realizarea lucrărilor;
- asigurarea unui management corect al materialelor utilizate în etapa de construcție;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate.

Măsurile asociate etapei de funcționare a proiectului sunt:

Pentru reducerea contribuțiilor la emisiile de gaze cu efect de seră:

- dotarea trecerilor la nivel cu calea ferată cu sistem de iluminat cu leduri;
- iluminatul exterior al peroanelor se va realiza cu corpuri de iluminat echipate cu leduri alimentat de un sistem format din panouri fotovoltaice amplasate pe copertine;
- asigurarea agentului termic primar cu pompe de căldură în clădirile din stațiile cf;
- înlocuirea centralelor termice existente cu centrale termice electrice cu randamente mai bune;
- instalarea sistemului de management al traficului ERTMS (Sistemul European de Management al Traficului Feroviar).

Pentru evitarea efectelor generate de debite ridicate ale apelor proiectul prevede:

- înlocuirea podurilor și podețelor cu structuri proiectate să asigure debușarea debitelor de calcul cu probabilitatea de 1%;
- realizarea unor pante de scurgere și șanțuri de colectare;
- lucrări de consolidare.

Pentru evitarea efectelor generate de temperaturile extreme ridicate se vor impune restricții de viteză pe anumite sectoare de cale ferată în cazul episoadelor de temperaturi extreme.

Pentru evitarea efectelor generate spălarea și eroziunea solului:

- inspecția periodică în vederea identificării unor defecțiuni la terasamentul căii ferate;
- utilizarea geotextilelor și geogriurilor în lucrările de reparații la terasament în zonele unde sunt constatate eroziuni.

În etapa de dezafectare, principala măsură recomandată este de a se asigura utilizarea celor mai noi tehnologii disponibile pentru a permite dezafectarea proiectului sau a unor secțiuni ale proiectului cu un nivel cât mai redus asupra condițiilor climatice.

7.6.12. Impactul cumulativ al proiectului

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat prin parcurgerea următorilor pași:

- Identificarea nivelului presiunilor actuale (activități existente),
- Identificarea proiectelor importante propuse în localitățile traversate de linia de cale ferată;
- Analiza probabilității ca aceste proiecte să genereze forme de impact cumulativ (să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte sinergice cu proiectul analizat);
- Evaluarea semnificației impactului cumulativ.

7.6.12.1. Nivelul presiunilor actuale

Principalele presiuni actuale care ar putea crea efecte cumulative ca urmare a realizării proiectului sunt:

- infrastructura rutieră existentă (DN6, DN65C, drumuri locale și comunale),
- activități desfășurate de operatorii economici pe amplasamente situate în apropierea liniei de cale ferată.

Infrastructura rutieră

Principalul drum cu care se suprapune proiectul propus este Drumul Național 6 (DN6), care în prezent asigură legătura între o parte dintre localitățile situate în apropierea liniei feroviare. Drumul național (DN 6) se află în apropierea sau intersectează linia de cale ferată pe toată lungimea tronsonului de cale ferată ce se va reabilita.

De asemenea, în zona liniei cf existente există drumuri județene, locale și comunale pe care în prezent se desfășoară trafic rutier.

Infrastructura rutieră poate genera efecte cumulative cu proiectul analizat în ceea ce privește zgomotul și emisiile atmosferice.

Se estimează o creștere a traficului feroviar după implementarea proiectului de reabilitare, optimizarea transportului de marfă și călători și o reducere a nivelului de zgomot prin implementarea soluțiilor tehnice de reducere a nivelului de zgomot. Se va înregistra astfel o reducere a nivelului de zgomot datorat infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) în raport cu perioada actuală.

În perioada de execuție a lucrărilor se apreciază că există potențialul de apariție al unui impact cumulativ privind emisiile de pulberi și gaze de ardere datorită suprapunerii traficului de șantier cu traficul auto existent pe arterele principale, aceasta având un caracter temporar și frecvență redusă.

După implementarea proiectului se estimează o reducere a emisiilor poluante generate de traficul auto datorită preluării unei părți a traficului de pe drumurile existente.

Activități desfășurate de operatori economici în localități traversate de linia de cale ferată

Au fost identificați următorii operatori economici care desfășoară activități în vecinătatea traseului căii ferate actuale ce pot genera efecte cumulative cu presiunile asociate proiectului:

Tabel – Activități desfășurate în prezent în apropierea liniei de cale ferată

Nr. crt.	Denumirea societăți	Profil activitate	Distanța
1.	Ford Romania SA	Industria construcțiilor de mașini	cca. 2,5 km
2.	Avioane Craiova SA	Industria construcțiilor de aeronave	cca. 2,6 km
3.	Complexul Energetic Oltenia – Sucursala Electrocentrale Craiova II	producerea și furnizarea energiei electrice și termice - unitate SEVESO	820 m în raport cu zona proiectului
4.	SC Heineken Romania SA Craiova	Industria alimentară și a băuturilor	50 m în raport cu linia de cale ferată
5.	SC ROMPETROL DOWNSTREAM SA, Craiova	depozit carburant - amplasament SEVESO	1,7 km în raport cu linia de cale ferată
6.	SC Balkan Photo Energia SRL	Parc fotovoltaic	50 m de linia cale ferata
7.	Sucursala Electrocentrale	Industria energetica	330 m față de zona

	Ișalnița		proiectului
8.	OMV Petrom SA, Punct de lucru Depozit Ișalnița	depozitare produse petroliere – amplasament SEVESO	600 m în raport cu linia de cale ferată
9.	SC BOREALIS LAT Romania SRL Ișalnița	Depozități produse chimice amplasament SEVESO	200 m în raport cu linia de cale ferată
10.	SC FONTEGAS ROCCADASPIDE ITALIA SRL, Depozit Șimian	Îmbuteliere, distribuție și comercializare GPL – unitate SEVESO	100 m în raport cu linia de cale ferată
11.	SC ASTRA RAIL INDUSTRIES SRL – Drobeta Turnu Severin	Construire și reparare vagoane de marfă – unitate SEVESO	70 m în raport cu linia de cale ferată
12.	SECOM S.A. Drobeta Turnu Severin	Activitate de captare, tratare și distribuție apă potabilă – unitate SEVESO	300 m în raport cu linia de cale ferată
13.	Combinatul de Celuloză și Hârtie S.A. – Drobeta Turnu-Severin	Instalații industriale de celuloză din lemn și alte materiale fibroase	40 m față de zona proiectului
14.	Șantierul Naval Severnav S.A. Drobeta Turnu-Severin	Repararea și întreținerea navelor și bărcilor	40 m față de zona proiectului
15.	Nutrisol Agro SRL Drobeta Turnu-Severin	Fabricarea preparatelor pentru hrană animalelor de fermă	50 m față de zona proiectului
16.	Lamdro S.A. Drobeta Turnu-Severin	Prelucrare metale feroase	350 m față de zona proiectului
17.	Șantier naval Orșova	Construcția și reparația de nave și structuri plutitoare	15 m față de zona proiectului
18.	SC BORDNECZE SRL Caransebeș	fabricare de echipamente electrice și electronice pentru autovehicule	50 m în raport cu linia de cale ferată
19.	Hidrocentrala Porțile de Fier	Industria energetica	100 m în raport cu linia de cale ferată

Activitățile desfășurate pe amplasamentele SEVESO prezentate reprezintă în general presiuni asupra sistemelor de canalizare, presiuni asupra corpurilor de apă având ca efecte alterări fizice ale patului albiilor, presiuni asupra barajelor, barierelor și ecluzelor pentru hidroenergie, pentru apă potabilă și asupra solului. Aceste efecte generate de activitățile SEVESO nu generează impact cumulativ împreună cu efectele generate de proiect asupra componentelor de mediu, proiectul având un efect evaluat ca nesemnificativ asupra corpurilor de apă proiectul propunând totodată soluții de decontaminare a solului și pietrei sparte din cale.

În perioada de execuție a proiectului există un potențial cumulativ privind emisiile de pulberi și emisiile poluante datorită suprapunerii concentrațiilor de poluanți caracteristici activităților desfășurate cu traficul de șantier.

Celelalte obiective existente identificate în zona analizată ce ar putea genera efecte cumulative în etapa de execuție a proiectului au un caracter temporar, punctiform și sunt reduse ca dimensiuni, potențialul impact cumulativ pe componentele de mediu relevante fiind estimat ca fiind nesemnificativ.

7.6.12.2 Proiecte existente/planificate în zona studiată

Conform informațiilor afișate pe site-urile consiliilor județene Dolj, Mehedinți și Caraș Severin și a solicitărilor, prin adresele transmise către primăriile localităților intersectate proiectele existente/propuse a se realiza sau aflate în curs de desfășurare ce ar putea manifesta un impact cumulativ cu prezentul proiect sunt următoarele:

Tabel - Lista proiectelor aprobate sau propuse pentru implementare ce pot genera un impact cumulativ cu proiectul propus

Beneficiarul proiectului	Localizare	Descriere	Componente potențial afectate în urma cumulării	Status
<i>Județul Dolj</i>				
Ișalnița	Ișalnița	Reabilitare și extindere aducțiune Isvarna-Craiova	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În implementare
Ișalnița	Ișalnița	Sistem de canalizare în comuna Ișalnița	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
UAT Almaj	Almaj	Alimentare gaze naturale Comuna Almaj (presupune subtraversarea cf prin subtraversare existentă)	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare (faza obținere avize CU)
Coțofenii din Față	Coțofenii din Față	Înființare rețea de apă uzată și stație de epurare în localitatea Coțofenii din Față	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Brădești	Brădești	Înființare rețea de canalizare menajeră și stație de epurare în sat Brădești, comuna Brădești și sistem de canalizare și epurare a apelor uzate	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Filiași	Filiași	Realizare stație de epurare și rețea de canalizare în satul Răcarii de Jos	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Filiași	Filiași	Modernizare infrastructură rutieră	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
CNCF "CFR" SA	Filiași	Construire clădire călători nouă, amenajare piața gării și reabilitare peron linia 1, partea a proiectului „Modernizarea/reabilitarea a 47 statii de cale ferata din Romania”	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Proiect în pregătire
<i>Județul Mehedinți</i>				
Butoiești	Butoiești	Extindere alimentare cu apă și canalizare, asfaltare drumuri comunale și drumuri exploatare	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Proiect în pregătire
Butoiești	Butoiești	Modernizare drumuri de interes local în comuna	Aer, apă, sol, zgomot,	În derulare

		Butoiești, etapa II	biodiversitate	
CNAIR	Arginești	Reabilitare pod rutier pe DN6, km.268+371	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În pregătire SF proiectare/avizare
Stângaceaua	Stângăceaua	Înființare sistem distribuție gaze	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Proiect în pregătire
Husnicioara	Husnicioara	Extindere și reabilitare sistem de alimentare cu apă	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Șimian	Șimian	Înființare sistem inteligent de distribuție a gazelor naturale	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Drobeta-Turnu Severin	Drobeta-Turnu Severin	Construire creșă	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Drobeta-Turnu Severin	Drobeta-Turnu Severin	Reabilitare, modernizare, dotare și extindere bazin de înot	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Drobeta-Turnu Severin	Drobeta-Turnu Severin	Construire bază sportivă TIP 1, zona Roșiori	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
CN CF "CFR" SA	km 375+425 km 386+200	Refacere consolidare și supraînălțare apărări la linia cf în zona SHEN Porțile de Fier 1 – rest de executat	Aer, apă, zgomot, biodiversitate	În execuție
CN CF "CFR" SA	Orșova	Reabilitare clădire călători, amenajare piața gării, spații verzi adiacente și construire copertină comună la clădirile din stații, parte a proiectului „Modernizarea/reabilitarea a 47 stații de cale ferată din România”	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Proiect în pregătire
Orșova	Orșova	Reabilitare străzi urbane inclusiv utilități (apă potabilă, apă uzată, apă pluvială)	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Județul Caraș Severin				
Iablanița	Iablanița	Înființare apă și canal în comuna Iablanița.	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Păltiniș Timiș	Sadova Nouă	Rețea canalizare Sadova Nouă.	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În pregătire
CN CF "CFR" SA	Băile Herculane	Reabilitare clădire călători și CED, amenajare piața gării, spații verzi adiacente și construire trecere semaforizată	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Proiect în pregătire
Mehadia	Mehadia	Alimentare cu apă canalizare gaze.	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Propus
Topleț	Topleț	Extindere rețea de joasă tensiune zona Valea Cernei -	Aer, apă, sol, zgomot,	În derulare

		PECO	biodiversitate	
Topleț	Topleț	Așezământ cultural	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În achiziție
Băile Herculane	Băile Herculane	Reabilitare pod și cladirea stației parte a proiectului „Modernizarea/reabilitarea a 47 stații de cale ferată din România”	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	Indicatori aprobați
Băile Herculane	Băile Herculane	Reabilitare și extindere rețea apă potabilă și canalizare menajeră	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Teregova	Teregova	Canalizare menajeră și stație de epurare	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Teregova	Teregova	Construire centru cultural	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Armeniș	Armeniș	Extindere, reabilitare alimentare cu apă, canalizare și modernizare stație de epurare	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În execuție
Bucoșnița	Bucoșnița	Extindere rețea de alimentare cu apă și rețea de canalizare, cu branșare	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare
Slatina-Timiș	Slatina-Timiș	Sala de sport	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În achiziție
Buchin	Buchin	Modernizare străzi în localitatea Valea Timișului	Aer, apă, sol, zgomot, biodiversitate	În derulare

Proiectul de refacere consolidare și supraînălțare apărări la linia de cale ferată, în zona SHEN Porțile de Fier 1 a fost executat și recepționat pe o lungime de 5537 m. În prezent este în curs de execuție și nefinalizată lungimea de 4596 m și a rămas neatacată o lungime de 642 m.

Analiza proiectelor propuse prezentate în tabelul de mai sus evidențiază faptul că o parte dintre proiecte sunt de dimensiuni reduse, având un caracter punctiform. Impactul generat de aceste proiecte este de asemenea redus, neavând potențialul de a genera împreună cu calea ferată în etapa de execuție a lucrărilor de reabilitare sau în perioada de operare un impact semnificativ asupra factorilor de mediu.

Proiectul are potențialul de a cumula efecte negative în principal asupra calității aerului și nivelului de zgomot.

Impactul cumulat asupra calității aerului se poate manifesta doar în cazul în care lucrările se vor realiza simultan, prin creșterea concentrațiilor de poluanți în aer. Cumularea impactului este dependentă de condițiile atmosferice ce ar favoriza acumulările la nivel local în condiții slabe de dispersie. Totodată, prin implementarea proiectului se așteaptă o reducere a traficului rutier din zonă și implicit o reducere la nivel local a emisiilor asociate acestuia.

Singurele proiecte care au potențialul de a genera impact cumulativ împreună cu proiectul analizat sunt cele care vizează infrastructuri de transport liniare (rutiere, feroviare, rețele de alimentare cu apă, rețele de gaze) ce se implementează în

aceeași perioadă cu acesta. Aceste proiecte pot genera forme asemănătoare de impact înregistrate și în cazul proiectului.

Având în vedere proiectele de dimensiuni reduse planificate în zona liniei feroviare ce se va reabilita și perioadele diferite de implementare a acestora, se estimează că impactul cumulat asupra componentelor de mediu în perioada de execuție este nesemnificativ.

7.6.13. Impactul potențial în context transfrontalier

Componenta proiectului care se situează cel mai aproape de granițele altui stat este tronsonul de cale ferată cuprins între Drobeta Turnu – Severin – Orșova.

Tronsonul de cale ferată Craiova – Caransebeș este paralel cu granița sârbă pe o distanță de aproximativ 40 km.

Investițiile propuse pentru sectorul mai sus menționat, reprezintă lucrări de reabilitare și modernizare a infrastructurii existente cu menținerea traseului existent. Nu au fost identificate efecte care să genereze impacturi directe, secundare sau indirecte asupra oricărui receptor sensibil de pe teritoriul statului sârb.

Astfel, execuția lucrărilor nu va constitui o sursă de poluare din perspectiva impactului transfrontier având în vedere următoarele argumente:

- traseul de cale ferată proiectat se va desfășura pe actualul tronson de cale ferată;
- în etapa de execuție impactul produs va fi de durată redusă, cu extindere locală, limitată la frontul de lucru și amplasamentul existent al facilităților care vor fi reabilitate;
- efectele negative pot fi temporare – pot apărea ca rezultat al unor evenimente neprevăzute.

În etapa de execuție impactul produs va fi de durată redusă, cu extindere locală, limitată la frontul de lucru și amplasamentul existent al facilităților care vor fi reabilitate.

În faza de exploatare impactul va fi unul pozitiv prin modernizarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional.

Totodată conform Avizului de Mediu nr. 33 din 11.12.2015 pentru Masterul Planul General de Transport al României pe termen scurt, mediu și lung pentru perioada 2014-2030 promovat de Ministerul Transporturilor, pentru proiectele propuse cu scopul de a îmbunătăți considerabil condițiile și siguranța transportului, facilitând legăturile active dintre comunitățile localizate de o parte și de alta a graniței, contribuind în mod direct la modernizarea/extinderea rețelei transeuropene (TEN-T) și a coridoarelor pan-europene precum și a conexiunii dintre România și statele vecine, nu este identificat un impact negativ semnificativ în context transfrontalier.

În figura de mai jos este prezentată amplasarea proiectului în raport cu granița vecină, precum și distanța variabilă, cuprinsă între 400 m și 3 km.

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

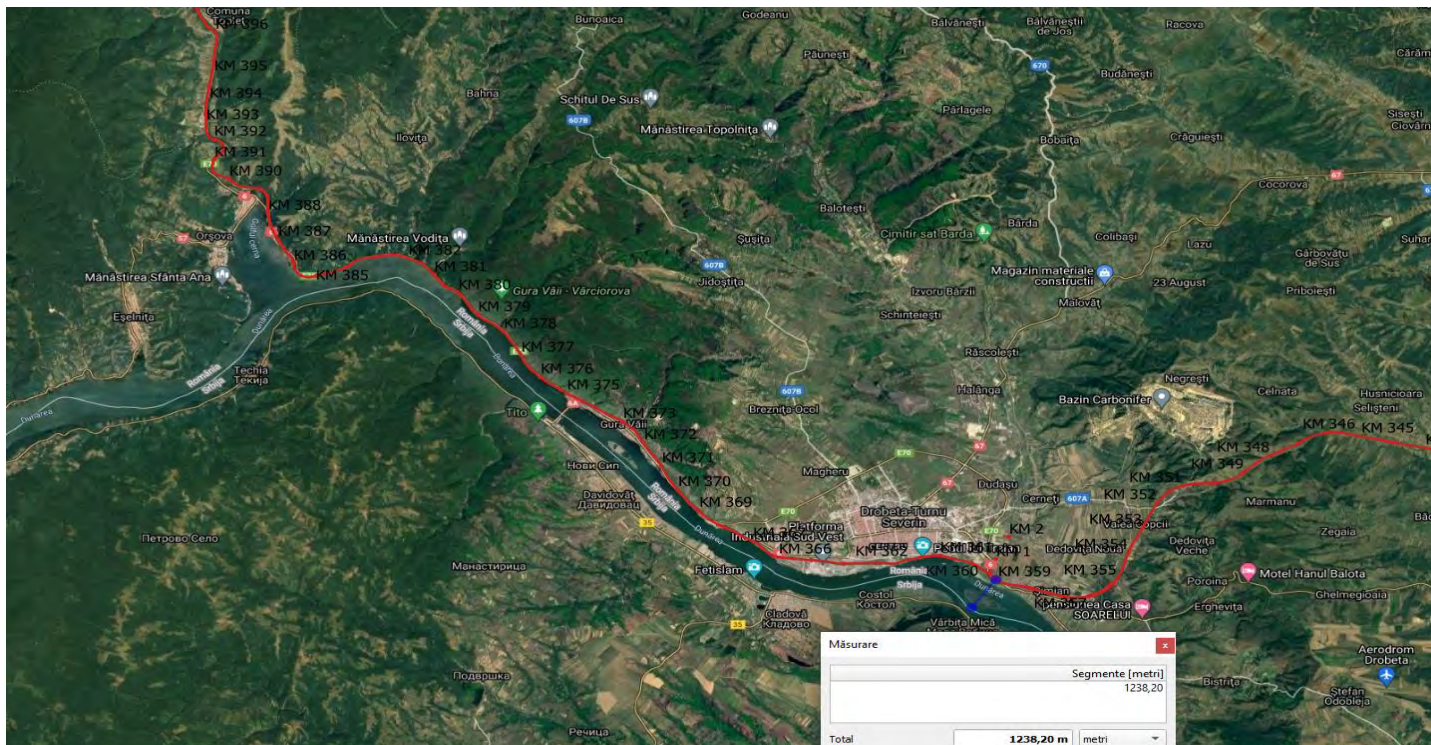


Figura - Amplasarea proiectului în raport cu granița sârbă

7.6.14. Evaluarea impactului rezidual

În prezentul raport, analiza componentelor de mediu s-a desfășurat pentru fiecare componentă asupra căreia implementarea proiectului ar putea genera un impact potențial. Au fost considerate efectele generate atât în etapa de construcție, funcționare și dezafectare, efecte asupra cărora este necesară aplicarea măsurilor de evitare și reducere a impactului, recomandate. În măsura în care vor fi aplicate, măsurile propuse (precondițiile) atrag după sine rezultate așteptate de natură să reducă valorile impacturilor inițial apreciate.

Efectele care rămân după implementarea măsurilor de evitare și reducere sunt exprimate sub forma impactului rezidual.

Evaluarea eficienței măsurilor propuse, cât și a impactului rezidual corespunzător realizării proiectului, constituie recomandări importante, pentru aceasta fiind necesară implementarea unui sistem adecvat de monitorizare, desfășurat atât în etapa de construcție, cât și post-construcție (în funcție de componenta analizată).

Impactul rezidual estimat pentru proiectul analizat este prezentat în tabelul următor.

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra componentelor de mediu, a fost apreciată o magnitudine cu clase cuprinse între negativă moderată și negativă foarte mare, datorită faptului că proiectul implică lucrări de excavație pentru execuția tunelelor, consolidări: ziduri de sprijin de debleu, ziduri de sprijin de rambleu, ziduri din pământ armat, contrabanchete, șanțuri ranforsate din beton monolit, rigole prefabricate, casiuri, camere de racordare, lucrări de terasamente, săpături și umpluturi, executate mecanizat și manual, lucrări de excavare/decapare pe variantele noi de traseu.

Măsurile care asigură reducerea impacturilor la un impact rezidual redus sau moderat, cu evitarea a afectării integrității siturilor Natura 2000 au fost prezentate în capitolul biodiversitate.

Pe lângă măsurile amintite anterior, au mai fost stabilite și alte măsuri ce pot asigura menținerea unui impact rezidual negativ. Pentru validarea eficienței măsurilor de evitare și reducere a fost propus un program de monitorizare care include prevederi atât pentru perioada de construcție, cât și pentru perioadele de funcționare și dezafectare. Implementarea programului de monitorizare este esențială pentru a putea asigura implementarea corectă și funcționalitatea măsurilor de evitare și reducere a impactului.

Efectele care rămân după implementarea măsurilor de evitare și reducere sunt exprimate sub forma impactului rezidual.

Impactul rezidual estimat pentru proiectul analizat este prezentat în tabelul următor. Au fost evaluate în acest caz componentele de mediu unde a fost identificată posibilitatea apariției de impacturi **negative**.

Tabel - Impact rezidual

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Cod intervenție	Tip intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impact direct	Evaluare impact			Necesitatea aplicării măsurilor de reducere a impactului	Evaluare impact rezidual		
						Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact		Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Apă de suprafață	Îndepărtarea vegetației ripariene	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Moderată	Moderat negativ	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă mica	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Excavări, umpluturi	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Mare	Moderat negativ	Moderat negativ	DA	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Poduri, podețe, pasaje	Realizarea podurilor	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Moderată	Moderat negativ	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Construcția protecției cu pereu din beton	Apă de suprafață	Alterarea malurilor și a albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Mare	Moderat negativ	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Protecția malurilor cu ziduri de sprijin din beton	Apă de suprafață	Alterarea conectivității cu apele subterane	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Mare	Moderat negativ	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Realizarea șanțurilor de pluvial	Apă de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Mare	Moderat negativ	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Apă suprafață	Afectarea malurilor și a albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări hidrotehnice	Deviere curs râu Luncăvița	Sol	Săpături pentru noua albie	Pierdere capacității productive a solului	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.3	Lucrări tunele	Excavare galerie	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive a solului	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației	Biodiversitate	Distrugere adăposturi. Curățarea vegetației	Pierdere habitate Reducerea efectivelor populației	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Moderat	Negativ foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere cantitative sol	Mare	Negativ moderat	Moderat negativ	DA	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente	Excavări / umpluturi /	Sol	Manevrare sol contaminat	Alterarea calității solului	Mare	Negativ moderat	Moderat negativ	DA	Mica	Negativă foarte mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

	și suprastructură	montaj										
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Peisaj	Crearea unor elemente temporare masive (depozite de pământ)	Reducerea valorii estetice a peisajului	Mare	Negativ moderat	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Biodiversitate	Pătrunderea speciilor alohtone	Alterarea habitatelor	Foarte mare	Negativă foarte mică	Moderat negativ	DA	Moderat	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Lucrări terasamente și suprastructură	Excavări / umpluturi / montaj	Biodiversitate	Apariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Moderat	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Biodiversitate	Apariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică	Fragmentarea habitatelor	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.6	Lucrări de consolidare	Lucrări de protecție a versanților cu plasă ancorată de înaltă rezistență	Bunuri materiale	Ocuparea unor obiective de interes turistic deosebite	Pierderi de bunuri materiale	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Sănătate umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Creșterea nivelului de trafic pe drumurile publice	Pierderi financiare	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.7	Realizare drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Biodiversitate	Apariția unor victime accidentale ale traficului de șantier	Reducerea efectivelor populaționale	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

E.8	Relocarea rețelelor de utilități	Modificări ale rețelelor existente	Populație	Întrerupere temporară alimentare cu apă	Alterarea vieții	Moderată	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.10	Lucrări de demolare	Lucrări de demolare a construcțiilor existente	Calitatea aerului	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	Moderat	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.12	Organizare șantier /zone depozitare materiale/deșeurii	Amenajări platforme depozite	Sol	Excavare/Compactare sol	Alterarea/Pierdere capacității productive a solului Modificarea calității solului	Mică	Negativ mare	Moderat negativ	DA	Mică	Negativ moderat	Redus negativ
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Apa de suprafață	Surgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață/subterane	Alterarea calității apei	Moderată	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativa mică	Redus negativ
F.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic feroviar	Biodiversitate	Zgomot, scurgeri accidentale de poluanți, accidente, răspândire specii alohtone, emisii poluanți atmosferici	Alterare habitate Perturbarea activității speciilor Reducerea efectivelor populațiilor Perturbarea activității speciilor	Mare	Negativă mare	Moderat negativ	DA	Moderat	Negativă foarte mare	Redus negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Apă suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ	DA	Mică	Negativă Foarte mică	Redus negativ
F.4	Lucrări de întreținere și mentenanță	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Biodiversitate	Afectarea vegetației naturale	Alterarea habitatelor	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă Foarte mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Creare platforme	Sol	Izolarea sol	Pierdere capacității productive a solului	Moderată	Negativă moderat	Moderat negativ	DA	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Lucrări de redare în categoria anterioară de folosință	Biodiversitate	Pătrunderea speciilor alohtone	Alterarea habitatelor	Mare	Negativă mică	Moderat negativ	DA	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ

În urma aplicării tuturor măsurilor stabilite în cadrul RIM, nu se estimează impacturi reziduale negative semnificative.

În concluzie, după implementarea tuturor măsurilor de reducere impactul rezidual estimat pentru toți factorii de mediu este:

- redus negativ pentru factorul de mediu apă atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu aer atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu sol/subsol atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu biodiversitate atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu peisaj atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu clima și schimbări climatice atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu social și economic atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu patrimoniu cultural atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare;
- redus negativ pentru factorul de mediu resurse naturale atât în etapa de construcție cât și în etapa de funcționare și dezafectare.

În etapa de execuție a proiectului de reabilitare a liniei feroviare Craiova- Drobeta Turnu Severin - Caransebeș prin măsurile adoptate, impactul rezidual este redus negativ pentru componentele de mediu.

În etapa de funcționare prin soluțiile tehnice adoptate în cadrul proiectului, impactul asupra factorilor de mediu (apa, aer, sol, peisaj, geologie) va fi redus negativ, iar pentru componenta de mediu social și economic va fi moderat pozitiv și semnificativ pozitiv.

Proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului.

Similitudinea activităților din etapa de dezafectare și cea de execuție a liniei de cale ferată indică potențiale cauze similare, fapt pentru care putem considera efectele și implicit impacturile generate ca fiind apropiate ca magnitudine și severitate, la care se adaugă impactul pozitiv generat de refacerea suprafețelor ocupate de linia de cale ferată.

Toate lucrările ce se vor realiza în cadrul perioadei de dezafectare se vor limita la limita de construcție a liniei de cale ferată și nu vor implica modificări suplimentare în alte zone în afară de limita de construcție a liniei de cale ferată.

Pentru reabilitarea suprafețelor ulterior dezafectării liniei de cale ferată vor fi utilizate specii vegetale similare celor existente în zonă la momentul dezafectării.

Plantările implicate în reabilitarea zonei se vor realiza astfel încât să permită o conectivitate a zonei reabilitate cu zonele de habitat similar aflate în imediata vecinătate.

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra patrimoniului cultural, în etapa de dezafectare principala recomandare este legată de asigurarea neafectării altor situri arheologice aflate în vecinătatea proiectului prin limitarea lucrărilor de dezafectare la culoarul de construcție al liniei de cale ferată.

Pentru etapa de dezafectare, nivelul efectelor generate asupra componentelor de mediu, sunt similare cu cele reprezentate pentru etapa de construcție.

Se estimează că impactul asupra factorilor de mediu în etapa de dezafectare a proiectului va fi similar cu cel din etapa de execuție a proiectului și se impun aceleași măsuri adoptate ca în perioada de construcție pentru reducerea la minim a impactului asupra mediului social și economic.

8. DESCRIEREA METODELOR DE PROGNOZĂ

În realizarea Raportului privind impactul asupra mediului au fost întâmpinate dificultăți legate de disponibilitatea informațiilor de detaliu cu privire la condițiile de mediu existente în zona de amplasare a proiectului care traversează un număr mare de localități.

Referitor la descrierea aspectelor relevante ale stării actuale a mediului în zona proiectului și a evoluției probabile în cazul în care proiectul nu este implementat, aceasta fost realizată pe baza datelor colectate din teren și pe baza datelor disponibile public. Dintre sursele de date utilizate amintim:

- Rapoartele anuale privind starea factorilor de mediu în județele Dolj, Mehedinți și Caraș-Severin, elaborate de Agențiile Județene pentru Protecția Mediului;
- Planurile de Management realizate de ABA Jiu și ABA Banat;
- Planurile de Management al Riscului la Inundații elaborate de ABA Jiu și ABA Banat;
- Planurile de Management ale ariilor naturale;
- Rapoartele stării de sănătate ale populației elaborate de Institutul de Sănătate Publică și date statistice disponibile pe pagina de internet a Institutului Național de Statistică;
- Proiect Planul de menținere a calității aerului în județul Dolj 2020-2025, Planul de menținere a calității aerului în județul Mehedinți, Proiect Planul de menținere a calității aerului în județul Caraș Severin 2020-2024;
- Strategiile de dezvoltare 2014-2020 pentru județele Dolj, Mehedinți și Strategia de dezvoltare 2015-2020 pentru județul Caraș-Severin;
- Culegerea informațiilor din teren pentru componentele de biodiversitate, aplicate de-a lungul întregului traseu și informații din Planuri de Management ale ariilor naturale protejate precum și analizarea obiectivelor specifice pentru fiecare arie protejată Natura 2000.

Pentru caracterizarea aspectelor relevante ale stării actuale a mediului, în zona de implementare a proiectului, au fost realizate măsurători modelări ale nivelului de zgomot și analize pentru determinarea calității apei și solului.

În vederea stabilirii zonelor de protecție cu panouri fonoabsorbante au fost analizate:

- hărțile de zgomot (elaborate de INCERTRANS S.A. și S.C. CEPSTRA GRUP S.R.L.

<https://www.primariacraiova.ro/pozearticole/userfiles/files/01/7532>,

<http://www.cfr.ro>, secțiunea Protecția Mediului/hărți strategice de zgomot

- hărțile strategice de zgomot și planurile de acțiune pentru căile ferate principale din interiorul aglomerărilor urbane –Tronsonul Roșiori Nord–Filiași, elaborator **CEPSTRA GRUP SRL**.
- informații/date privind zonele locuite furnizate de geoportul ANCPH <http://geoportul.ancpi.ro/geoportul/viewerindex.html>;
- măsurile propuse de Primăria Municipiului Craiova pentru diminuarea zgomotului în zona de locuințe "Planului de acțiune al Municipiului Craiova",
- date din studiul de trafic;

A fost utilizat programul SoundPLANnoise 8.2. pentru modelarea nivelului de zgomot din zona lucrărilor de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,

Estimarea emisiilor atmosferice asociate proiectului (inclusiv estimarea emisiilor de gaze cu efect de seră) a fost realizată utilizând metodologii recunoscute, precum EMEP/EEA Air Pollution emission inventory guidebook 2016 și Methodologies for the Assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations, European Investment Bank Induced GHG Footprint - The carbon footprint of projects financed by the Bank.

Pentru estimarea concentrațiilor de poluanți emiși în perioada de execuție în zona aferentă organizărilor de șantier, a fronturilor de lucru și a depozitelor (materii/materiale, deșeuri) precum și pentru traficul de șantier a fost utilizat programul BREEZE AERMOD/ISCTM, program bazat pe modelul matematic de dispersie AERMOD, elaborat și folosit de Agenția Statelor Unite ale Americii pentru Protecția mediului, US EPA (United States Environmental Protection Agency) a cărei ultimă modificare și îmbunătățire este din data de 01.10. 2019.

În cadrul analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice, în vederea evaluării expunerii în zona de implementare a proiectului pentru fiecare dintre variabilele climatice selectate au fost utilizate date publice privind temperatura, precipitațiile, viteza vântului, hărți de hazard etc. În cadrul analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice, în vederea evaluării expunerii în zona de implementare a proiectului pentru fiecare dintre variabilele climatice selectate au fost utilizate date publice privind temperatura, precipitațiile, viteza vântului, hărți de hazard etc.

Descrierea bazei de evaluare a semnificației și importanței impactului

Pentru evaluarea impactului lucrărilor asupra mediului din cadrul proiectului, metodologia de evaluare s-a realizat ținându-se cont de scara mare a proiectului, complexitatea acestuia, precum și diversitatea zonei de implementare.

În acest context, s-a ținut cont de cerințe din "Ghidul general aplicabil etapelor procedurii de Evaluare a Impactului asupra Mediului, Anexa 1 la Ordinul MMAP nr. 269/20.02.2020".

Identificarea formelor de impact

Identificarea formelor de impact s-a realizat pe baza listei de efecte utilizând de asemenea o analiză pe baza unei matrice prezentată în tabelul de mai jos. Acesta se bazează pe identificarea modificărilor care pot avea loc la nivelul receptorilor sensibili ca urmare a oricărui efect generat de proiect, cum ar fi emisiile de poluanți atmosferici care pot genera impact atât asupra calității aerului cât și asupra confortului cetățenilor, stării de sănătate a populației, componentelor de biodiversitate, obiectivelor culturale/monumente istorice sau asupra schimbărilor climatice.

Predicția impacturilor

Reprezintă o evaluare calitativă și cantitativă a formelor de impact. Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor sunt:

- etapa proiectului (construcție, funcționare, dezafectare);
- tipul impactului (pozitiv, negativ);
- natura impactului (direct, secundar, indirect);
- potențialul cumulativ (da/nu);
- extinderea spațială (local, zonal, regional, național, transfrontalier);
- durata (termen scurt, mediu, lung);
- frecvența (accidental, rar, intermitent, periodic, permanent);
- probabilitatea (incert, improbabil, probabil, probabilitate mare);
- reversibilitatea (reversibil, ireversibil).

Tabel - Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
Tip impact	pozitiv	Modificările contribuie la îmbunătățirea stării/atingerea obiectivelor componentei analizate
	negativ	Modificările contribuie la înrăutățirea stării/neatingerea obiectivelor componentei analizate
Natură impact	direct	Formă de impact principală produsă de apariția unui efect
	secundar	Formă de impact generată de un impact direct
	indirect	Formă de impact care apare nu datorită unui efect generat de proiect, ci a unor activități ce sunt încurajate să se producă ca o consecință a proiectului
Potențial cumulativ	da	Impactul are potențialul de a genera, împreună cu alte efecte/impacturi din același proiect sau din proiecte diferite, modificări mai mari la nivelul componentei de mediu analizate
	nu	Nu există riscul ca acest impact să producă, alături de alte impacturi, modificări mai mari la nivelul componentei de mediu
Extindere spațială	local	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mici decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	zonal	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mari decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	regional	Impactul se manifestă la nivelul regiunii (mai multe județe), înțelegând prin aceasta toată lungimea proiectului și zonele adiacente
	național	Impactul produce modificări resimțite la nivelul întregii țări
	transfrontalier	Impactul se manifestă pe teritoriul unor țări vecine
Durata	termen scurt	Impactul se manifestă doar pe durata intervenției
	termen mediu	Impactul se manifestă pe durata lucrărilor de construcție și pentru o perioadă scurtă post-construcție (sau pe durata dezafectării și o perioadă scurtă post- dezafectare)
	termen lung	Impactul se manifestă pe toată durata construcției și operării (sau pe toată durata dezafectării și foarte mulți ani după dezafectare)
Frecvența	accidental	Impactul se manifestă doar ca urmare a unui accident (o poluare accidentală)
	rar	Impactul se manifestă o singură dată în una dintre etapele proiectului. Cel mai adesea asociat unei durate scurte

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
	intermitent	Impactul se manifestă repetat/ discontinuu, cu o frecvență necunoscută
	periodic	Impactul se manifestă repetat, cu o frecvență cunoscută
	permanent	Impactul se manifestă în toate fazele proiectului și rămâne activ după închiderea lui
Probabilitatea	incert	Probabilitatea de producere a impactului este necunoscută, cel mai sigur nu o să apară
	improbabil	Probabilitatea de producere a impactului este scăzută — este posibil să apară
	probabil	Probabilitatea de producere a impactului este ridicată — este foarte posibil să apară
	probabilitate mare	Producerea impactului este sigură
Reversibilitatea	reversibil	După dispariția impactului, componenta afectată se poate întoarce la condițiile inițiale
	ireversibil	Impactul nu permite întoarcerea la condițiile inițiale ale componentei de mediu afectate

Acolo, unde este posibil, predicția impacturilor se realizează cantitativ și poate fi exprimată în unități de suprafață (hectare) sau timp (număr de ani), precum și cu privire la modificările survenite la nivelul componentei studiate/ receptorului sensibil (scăderea/ creșterea efectivelor populaționale, număr de locuitori afectați etc.).

Evaluările cantitative se bazează în principal pe modelarea numerică a comportamentului unor poluanți sau a unor procese și pe utilizarea analizei spațiale (GIS) pentru: corpuri de apă, păduri, pajiști, intravilan, zone inundabile etc.

În situațiile în care o cuantificare precisă nu este posibilă (informațiile lipsesc, nu există o metodă de cuantificare, gradul de incertitudine este ridicat etc.) se utilizează clasele de apreciere calitativă a fiecărui parametru.

În procesul de evaluare, în măsura în care a fost posibil, s-a avut în vedere cumulara efectelor asupra formei de impact.

Evaluarea semnificației impacturilor

Evaluarea semnificației impactului s-a realizat pe baza următoarelor două criterii:

- sensibilitatea/senzitivitatea zonei și a componentelor aflate în zona de studiu;
- magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Semnificația unui impact poate fi majoră (semnificativă), moderată, minoră, neglijabilă, fără valoare sau pozitivă. Semnificația unui impact este dată de 2 componente:

Magnitudinea impactului care este dată de caracteristicile proiectului și ale efectelor generate de acesta, cum ar fi:

- natura efectului: negativ, pozitiv sau ambele;
- tipul efectului: direct, indirect, secundar, cumulativ;
- reversibilitatea efectului: reversibil, ireversibil;
- extinderea efectului: locală, regională, națională, transfrontieră;
- durata efectului: temporar, termen scurt, termen lung;
- intensitatea efectului: mică, medie, mare.

Magnitudinea impactului poate fi mică, medie sau mare, în funcție de caracteristicile de mai sus.

Senzitivitatea receptorului este înțeleasă ca fiind sensibilitatea mediului receptor asupra căruia se manifestă efectul, inclusiv capacitatea acestuia de a se adapta la

schimbările pe care proiectele le pot aduce. Sensitivitatea poate fi mică, medie sau mare.

Sensibilitatea/senzitivitatea și magnitudinea au fost stabilite pentru fiecare factor de mediu potențial a fi afectat de proiect, menționat în Directiva EIA: apă (de suprafață și subterană), aer, sol, geologie, biodiversitate, schimbări climatice (atenuarea și adaptarea), riscuri de accidente majore și dezastre, populația, sănătate umană, bunuri materiale, moștenire culturală, peisaj, utilizarea resurselor naturale, mediu social și economic.

Clasele de sensibilitate/senzitivitate și de magnitudine sunt prezentate în cadrul secțiunilor dedicate fiecărui factor de mediu (receptor sensibil) din Capitolul 7.

Clasele de sensibilitate/senzitivitate și clasele de magnitudine nu permit încadrarea ad literam a tuturor situațiilor întâlnite în evaluarea proiectului, dar asigură cu certitudine un cadru de ghidare al modului de utilizare a „opinieii expertului” pentru toate formele de impact identificate.

Clasele de impact utilizate în prezentul raport sunt:

- impact semnificativ (negativ/ pozitiv);
- impact moderat (negativ/ pozitiv);
- impact redus (negativ/ pozitiv);
- neglijabil (acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil).

Aprecierea nivelului de semnificație se realizează cu ajutorul matricei prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Matricea de apreciere a semnificației impactului

Semnificația impactului		Magnitudinea modificării										
		Negativă Foarte mare	Negativă mare	Negativă moderată	Negativă mică	Negativă Foarte mică	Fără însemnătate	Pozitivă foarte mică	Pozitivă mică	Pozitivă moderată	Pozitivă mare	Pozitivă foarte mare
Sensibilitatea zonei	Foarte mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Neglijabil	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Moderată	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mică	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv
	Foarte mică	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv

Legendă:

Cod culoare	Semnificația impactului	Măsuri necesare
	Impact semnificativ negativ	Dacă nu pot fi formulate măsuri de reducere eficiente (impactul rezidual să nu fie semnificativ) trebuie adoptate măsuri de evitare a producerii impactului (modificarea locației propuse, modificarea soluției tehnice / tehnologice propuse etc) sau, după caz, de compensare
	Impact moderat negativ	Sunt necesare măsuri de reducere a impactului
	Impact redus negativ	Nu sunt necesare măsuri de evitare/reducere, dar pot fi formulate unele măsuri pentru asigurarea menținerii impactului negativ la un nivel minim
	Neglijabil	Care poate fi trecut cu vederea, acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil, nu se impun intervenții, însă trebuie să se facă observații pentru asigurarea că aceste efecte nu cresc în importanță
	Impact redus pozitiv	Orice măsură ce poate conduce la extinderea/multiplicarea efectelor
	Impact moderat pozitiv	
	Impact semnificativ pozitiv	

Evaluarea semnificației impactului proiectului pentru componenta **biodiversitate** s-a realizat prin parcurgerea următoarelor etape:

- evaluarea impactului cauzat de proiect fără a lua în considerare măsurile de reducere/ evitare a impactului;
- evaluarea impactului rezidual care va rămâne după implementarea măsurilor de reducere/ evitare a impactului.

Riscul de afectare a stării de conservare a fiecărui habitat sau fiecărei specii

Riscul de afectare a stării de conservare a habitatelor sau speciilor a fost evaluat în baza unor categorii majore care includ riscuri asociate afectării stării de conservare a habitatelor sau speciilor din cadrul ariilor naturale protejate sau care ar putea contribui la împiedicarea atingerii obiectivelor de mediu ale siturilor Natura 2000 potențial afectate prin implementarea proiectului propus.

Pentru aprecierea riscului de afectare a stării de conservare a habitatelor sau speciilor a fost utilizată scara de evaluare prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel - Scara de evaluare a riscului de afectare a stării de conservare a habitatelor sau speciilor

Categorie risc	Stare de conservare habitat/ specie		
	Stare de conservare nefavorabilă-rea	Stare de conservare nefavorabilă-inadecvată	Stare de conservare favorabilă
Proiectul împiedică atingerea obiectivului de mediu, respectiv îmbunătățirea stării de conservare sau Proiectul determină în mod direct înrăutățirea stării de conservare (de ex: pierderi ale exemplarelor speciei sau pierderi semnificative din habitatul speciei- ≥ 15%)	Semnificativ (S)	Semnificativ (S)	Semnificativ (S)
Proiectul nu împiedică atingerea obiectivului de mediu și nu determină în mod direct înrăutățirea stării de conservare a speciei/habitatului	Semnificativ(S)	Nesemnificativ (NS)	Nesemnificativ (NS)
Proiectul nu aduce modificări la nivelul suprafeței habitatului sau acestea sunt foarte mici (0-15%) și nu aduce atingere asupra efectivelor populaționale ale speciei (nu se vor produce pierderi ale indivizilor speciei)	Nesemnificativ (NS)	Nesemnificativ (NS)	Nesemnificativ (NS)

Specia sau habitate ale acestora nu se află în zona de implementare a proiectului și nu se aduce modificări la nivelul suprafeței habitatului sau efectivelor populaționale ale speciei (de ex: specia a fost observată la distanțe de ordinul km față de zona amplasamentului, pentru cele mobile sau distribuția habitatului speciei este la distanțe de câteva sute de metri pentru speciile mai puțin mobile/imobile-plantele, unele insecte xilofage, etc.)	Fără impact (FI)	Fără impact (FI)	Fără impact (FI)
---	------------------	------------------	------------------

Matricea de evaluare a semnificației impactului proiectului este ilustrată în tabelul de mai jos
Tabel - Matricea de evaluare a semnificației impactului

Evaluarea globală a impactului	Risc de afectare a stării de conservare		
	Scară	Semnificativ	Nesemnificativ
	Semnificativ	Impact semnificativ	Impact semnificativ
Nesemnificativ	Impact semnificativ	Impact semnificativ	Impact nesemnificativ
Semnificația impactului			
Impact semnificativ	≥ 15% procent afectat din suprafața habitatului de interes comunitar/ habitatului favorabil speciilor de interes comunitar*		
Impact nesemnificativ	0-15% procent afectat din suprafața habitatului de interes comunitar/ habitatului favorabil speciilor de interes comunitar*		
Fără impact	Specia sau habitate ale acestora nu se află în zona de implementare a proiectului și nu se aduce modificări la nivelul suprafeței habitatului sau efectivelor populaționale ale speciei (de ex: specia a fost observată la distanțe de ordinul km față de zona amplasamentului, pentru cele mobile sau distribuția habitatului speciei este la distanțe de câteva sute de metri de zona proiectului pentru speciile mai puțin mobile/imobile-plantele, unele insecte xilofage, etc.)		

Impactul rezidual este cel resimțit după implementarea măsurilor de evitare și reducere a tuturor formelor de impact. Prin realizarea de monitorizări periodice ale calității componentelor biodiversității posibil afectate de implementarea proiectului, se va putea verifica eficiența măsurilor de reducere/ evitare adoptate.

În cadrul analizei efectuate, impactul rezidual a fost evaluat luând în calcul o eficiență mare a măsurilor propuse de evitare și reducere a impactului, presupunând implementarea corespunzătoare a acestora, astfel încât să atingă un nivel înalt de eficiență și să conducă la reducerea semnificativă a tuturor formelor de impact.

9. MASURI PENTRU EVITAREA, PREVENIREA, REDUCEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI SI MONITORIZARE

Efectele care rămân după implementarea măsurilor de evitare și reducere sunt exprimate sub forma impactului rezidual.

În prezentul raport, analiza componentelor de mediu s-a desfășurat pentru fiecare component asupra căreia implementarea proiectului ar putea genera un impact potențial. Au fost considerate efectele generate atât în etapa de construcție, cât și în cea de funcționare și dezafectare, efecte asupra cărora este necesară aplicarea măsurilor de evitare și reducere a impactului, recomandate. În măsura în care vor fi aplicate, măsurile propuse (precondițiile) atrag după sine rezultate așteptate de natură să reducă valorile impacturilor inițial apreciate.

Pentru fiecare tip de intervenție a fost analizat impactul rezidual conform următorului algoritm: tip intervenție → cauză → factor de mediu → efecte asociate → sensibilitate → magnitudine → semnificație impact → masuri de evitare și reducere.

9.1. Măsuri de evitare și reducere a impactului în etapa de execuție, funcționare și dezafectare

Măsurile de reducere a impactului asupra CORPURILOR DE APĂ în perioada de execuție a lucrărilor (ce decurg din SEICA):

- Relocarea substratului natural al albiei pe zona de deviere a râului Luncăvița (corpul de apă Belareca – izv- cf.Mehadica + afl., cod RORW6.2.12_B1 – zona viaduct km.427+619),
- Asigurarea protecției infrastructurilor podurilor prevăzute în albie cu saltele de anrocamente precum și a podețelor aval și amonte,
- Lucrări de reabilitare a zonei ripariene cu instalarea de arbuști și arbori din specii native zonei respectiv (în zonele unde refacerea vegetației arbustive și arboricole nu este posibilă),
- Lucrările temporare necesare pentru execuția lucrărilor în albie se vor realiza astfel încât să nu întrerupă în totalitate conectivitatea longitudinală a corpului de apă,
- Amplasarea drumurilor temporare de acces se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene și a malurilor,
- Se va evita pe cât posibil traversarea cursurilor de apă naturale pentru asigurarea drumurilor de acces la lucrări. Acolo unde intersectarea cursului de apă natural nu poate fi evitată, se vor adopta soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă,
- Amplasamentele organizărilor de șantier au fost selectate astfel încât să fie la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață.

Măsuri generale de reducere a impactului asupra APELOR în perioada de execuție a lucrărilor

- Zonele de depozitare a materialelor scoase din cale, potențial contaminate, se vor amenaja pe suprafețe plane, se vor impermeabiliza și vor fi dotate cu canale perimetrice prevăzute cu baze de colectare a apelor pluviale contaminate. Acestea nu vor fi amplasate în apropierea cursurilor de apă și în zone inundabile;
- Pentru realizarea lucrărilor de apărări de maluri se vor adopta soluții constructive care să minimizeze lungimea malurilor afectate, precum și suprafața zonei ripariene pe care este îndepărtată vegetația;
- Execuția lucrărilor pentru devierea locală temporară a cursurilor de apă în vederea realizării lucrărilor în albie se va face exclusiv în condiții de vreme bună, evitându-se perioadele cu ape mari;
- La realizarea oricăror lucrări în corpurile de apă de suprafață se va avea în vedere evitarea modificărilor albiei care ar putea conduce la întreruperea conectivității longitudinale;
- În toate locațiile în care este necesară îndepărtarea vegetației ripariene (arborii și arbuștii de pe malul râurilor), la terminarea lucrărilor se vor desfășura lucrări de reabilitare a zonei ripariene cu instalarea de arbuști din specii native, corespunzător asociațiilor vegetale ripariene din zona respectivă, în locațiile în care refacerea vegetației arboricole nu este posibilă;
- Toate lucrările hidrotehnice se vor realiza cu extinderea spațială minimă care este în măsură să asigure protecția infrastructurilor construite astfel încât să conducă la modificări cât mai reduse la nivelul corpurilor de apă de suprafață (inclusiv maluri și zonele ripariene). Se va evita pe cât posibil amplasarea de pile ale podurilor în corpurile de apă de suprafață naturale;

- Toate podețele prevăzute în proiect se vor monta astfel încât să nu creeze la nivelul substratului cursului de apă praguri cu înălțimi mai mari de 20 cm astfel încât să poată fi asigurată conectivitatea longitudinală pentru toate organismele acvatice;
- Toate lucrările provizorii în albiile, ce sunt destinate execuției intervențiilor proiectului se vor face fără a afecta în mod permanent morfologia albiei minore, dinamica și evoluția albiei;
- Se va asigura reținerea oricăror ape de șiroire din zonele afectate de lucrări și evitarea pătrunderii acestora în cursurile de apă de suprafață, astfel încât să nu conducă la creșterea turbidității;
- Este interzisă depozitarea de materiale, deșeuri din construcții, precum și staționarea utilajelor în albiile cursurilor de apă sau canale.
- Amplasarea drumurilor tehnologice se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene, a malurilor și a substratului albiei. Se va evita pe cât posibil traversarea cursurilor de apă naturale pentru asigurarea drumurilor tehnologice necesare pentru realizarea lucrărilor. Acolo unde intersectarea cursului de apă natural nu poate fi evitată, se vor adopta soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă;
- Pentru organizările de șantier și pentru platformele tehnologice situate la distanțe sub 1000 m de un curs de apă vor fi asigurate substanțe absorbante și mijloace de intervenție stabilite sisteme de intervenție rapidă în cazul apariției unor poluări accidentale;
- Organizările de șantier vor fi prevăzute cu sisteme de canalizare, epurare și evacuare a apelor uzate menajere și pluviale;
- Apele uzate tehnologice rezultate din organizările de șantier se vor colecta și preepura în decantoare și separatoare de produse petroliere înainte de descărcare în emisari, în rețele de canalizare sau înainte de a fi preluate de operatori autorizați;
- Apele uzate menajere generate în toalete ecologice din șantier vor fi colectate și evacuate periodic prin vidanșare, în baza unor contracte încheiate între antreprenori și operatori autorizați;
- Carburanții vor fi stocați în rezervoare etanșe cu cuve de retenție, astfel încât să nu se producă pierderi, iar uleiurile uzate se vor colecta în rezervoare metalice etichetate și ulterior vor fi predate unităților specializate.

Pentru lucrările asociate **etapei de funcționare**, au fost propuse următoarele măsuri:

- Apele pluviale colectate de pe suprafața terasamentului căii ferate vor fi preepurate prin intermediul separatoarelor de hidrocarburi, dirijate și evacuate în apele de suprafață,
- Apele uzate rezultate de la grupurile sanitare vor fi evacuate în rețeaua publică de canalizare sau în bazine etanș vidanșabile, după caz.
Indicatorii de calitate ai apelor uzate preepurate ce vor fi evacuate în rețele de canalizare ale localităților se vor încadra în prevederile normativului NTPA 002/2005, iar cei ai apelor uzate preepurate evacuate în emisari naturali vor respecta concentrațiile maxim admisibile prevăzute de NTPA 001/2005;
- Se va evita utilizarea de substanțe chimice pentru erbicidare în apropierea cursurilor de apă, lucrările de control al vegetației de pe terasamentul căii ferate. Se recomandă curățarea mecanizată a vegetației spontane în aceste zone.
- Se va asigura decolmatarea periodică a podețelor în vederea menținerii acestora într-o stare optimă de funcționare,

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

În **perioada de dezafectare** vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție.

Măsuri de reducere a impactului asupra AERULUI în perioada de execuție

În **etapa de execuție**, ca măsuri de protecție se impun cele din categoria măsurilor preventive, realizabile prin supravegherea funcționării obiectivelor în limitele proiectate, iar în cazul apariției unei defecțiuni se impune depistarea rapidă a acesteia, urmată de remedierea în scurt timp. Pentru diminuarea impactului asupra calității aerului, se recomandă luarea următoarelor măsuri în etapa de execuție a lucrărilor:

- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor la maxim 20 km/h pe drumurile tehnologice și în interiorul localităților;
- în perioadele lipsite de precipitații se va asigura umectarea drumurilor tehnologice și a zonelor cu lucrări active în vederea reducerii emisiilor de particule și încadrarea concentrațiilor ($PM_{10}/PM_{2,5}$) în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare;
- transportul pământului, deșeurilor și oricăror materiale care degajă praf se va realiza la nivelul întregului proiect exclusiv cu autocamioane acoperite cu prelate (prelate pentru bene) în scopul reducerii emisiilor de particule;
- curățarea roților vehiculelor înainte de ieșirea din șantier pe drumurile publice;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- evitarea executării lucrărilor care presupun manevrarea maselor de sol (decopertări/umpluturi) în perioadele cu vânturi puternice;
- în timpul lucrărilor de demolare/dezafectare se va asigura umectarea materialelor pentru reducerea la minim a emisiilor de particule, precum și acoperirea deșeurilor rezultate din demolări sau umectarea acestora pentru prevenirea împrăștierei prafului în perioadele cu vânturi puternice;
- în timpul lucrărilor de excavare a tunelurilor la instalația de evacuare a aerului viciat din frontul de lucru/aeraj vor fi instalate filtre pentru reținerea pulberilor în suspensie și sedimentabile;
- la execuția tunelurilor în proximitatea frontului de lucru vor fi prevăzute perdele de ceață și presiune negativă de aer generată de sistemul de extragere sau de evacuare a aerului viciat cu pulberi.

În **etapa de funcționare** deoarece nu sunt așteptate emisii atmosferice în concentrații ridicate, nu sunt necesare măsuri suplimentare de reducere a acestora.

Prin proiect au fost prevăzute instalații de încălzire și preparare apă caldă precum și aparate de climatizare ce vor fi agrementate tehnic și conforme cu normele europene, fabricate de producători care garantează caracteristici tehnice ce vor asigura un nivel maxim al emisiilor de poluanți, sub valorile limită prevăzută de legislația în vigoare.

În **etapa de dezafectare** vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de execuție.

Măsuri de diminuare sau eliminare a impactului asupra SOLULUI în etapa de execuție

- interzicerea ocupării terenurilor cu categorii de folosință sensibile pentru organizări de șantier, zone de depozitare și platforme tehnologice, în cazul în care va fi identificată necesitatea unor suprafețe suplimentare;
- la amenajarea zonelor de depozitare temporară sau a platformelor tehnologice vor fi utilizate cu prioritate soluții care asigură reducerea suprafețelor la nivelul cărora este necesară îndepărtarea vegetației naturale;
- stratul de sol vegetal va fi îndepărtat treptat, odată cu avansarea lucrărilor de terasamente. Solul fertil va fi depozitat în grămezi separate în vederea reutilizării în cadrul lucrărilor de reabilitare, atât la nivelul zonelor cu lucrări temporare cât și pe suprafața zonelor reabilite la nivelul lucrărilor permanente;
- materialele scoase din cale, în special cele care prezintă riscuri de contaminare (sol contaminat, piatră spartă, traverse etc.) se vor depozita doar pe suprafețe impermeabilizate prevăzute cu rigole perimetrare de colectare a apelor pluviale care intră în contact cu materialele;
- pentru a evita suprapunerea executării lucrărilor de reabilitare peste zone cu poluare istorică și creșterea nivelului de poluanți în sol și subsol, se vor desfășura activități de curățare, remediere și reconstrucție ecologică în conformitate cu prevederile legale;
- depozitarea temporară pe amplasamente a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, precum și a celor de tip menajer, până la preluarea de către firme specializate în vederea eliminării finale sau valorificării, se va realiza în recipiente corespunzătoare, în spații special amenajate;
- depozitarea materialelor de construcții necesare se va realiza doar în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale. Se va evita depozitarea materialelor direct pe sol. Se vor încheia contracte cu firme de salubritate autorizate pentru preluarea deșeurilor.
- depozitarea substanțelor periculoase se va face pe platforme special amenajate, în scopul protejării solului de scurgeri accidentale și infiltrații;
- se va evita poluarea solului cu uleiuri și produse petroliere prin asigurarea funcționării corespunzătoare a utilajelor și efectuarea operațiilor de întreținere în spații special destinate;
- se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului, evitându-se staționarea utilajelor, efectuarea de reparații și alimentări cu combustibil;
- este interzisă ocuparea unor suprafețe de teren suplimentar, depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața organizărilor de șantier;
- depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse, astfel încât să nu se producă degradări inutile de teren;
- în cazul unei contaminări a solului, porțiunea afectată va fi îndepărtată și tratată/eliminată în funcție de tipul de contaminare. Organizările de șantier vor fi dotate corespunzător cu materiale absorbante specifice pentru fiecare tip de material/substanță care poate cauza poluare în urma unei gestionări necorespunzătoare;
- organizarea de șantier se va amplasa pe platformă impermeabilizată pentru a împiedica sau reduce infiltrațiile de substanțe;
- platformele organizărilor de șantier trebuie să fie proiectate astfel încât apa pluvială să fie colectată, iar înainte de a fi evacuată în mediul natural să treacă printr-un separator de nămol și hidrocarburi;

- apele uzate menajere vor fi dirijate în bazine etanșe vidanjabile, iar vidanjaberea se va realiza prin firme autorizate pe bază de contract; sau se va realiza un sistem de conducte conectat la o stație de epurare, iar de aici apa epurată va ajunge la un separator de nămol și hidrocarburi de la gura de evacuare din organizarea de șantier;
- la finalizarea lucrărilor de construcție, terenurile afectate temporar vor fi reabilite. În acest sens se recomandă utilizarea solului vegetal decopertat la inițierea lucrărilor (acolo unde acesta nu este contaminat), pentru a păstra aceleași calități structurale ale acestuia;
- zonele care au fost afectate de îndepărtări ale vegetației vor fi stabilizate corespunzător, iar în zonele rămase libere după finalizarea construcțiilor, vegetația inițială va fi refăcută;
- lucrările de construcție din interiorul Parcului Natural Porțile de Fier se vor limita strict la terasamentul cf. actual;
- în timpul execuției lucrărilor vor fi luate măsuri de sprijinire și consolidare a zonelor susceptibile de prăbușire sau alunecare;
- utilizarea și manevrarea cu atenție a diferitelor substanțe (ex. fluid de foraj utilizat la realizarea lucrărilor de realizare a piloților foraj) pentru a reduce riscul de contaminare a mediului geologic;
- monitorizarea lucrărilor de execuție se va asigura pe tot parcursul execuției lucrărilor.

Măsuri de diminuare sau eliminare a impactului asupra solului în etapa de funcționare

În timpul **etapei de funcționare** vor fi luate următoarele măsuri:

- stocarea substanțelor cu potențial de contaminare a solurilor necesare în lucrările de întreținere a căii ferate se va face exclusiv în incinte acoperite, special prevăzute în acest sens;
- pentru controlul vegetației ruderale de pe terasamentul căii ferate se vor utiliza erbicide cu un grad de toxicitate mai mic. Erbicidele organice persistente nu vor fi utilizate pe porțiuni extinse ale terasamentului. În zonele de intersecție a ariilor naturale protejate controlul vegetației se va realiza exclusiv mecanizat;
- personalul care va realiza lucrările de erbicidare va fi instruit cu privire la riscurile ce implică activitatea de erbicidare. Aplicarea erbicidului trebuie să fie conform cu specificațiile producătorului.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de dezafectare

În această etapă măsurile de reducere a impactului pentru factorul de mediu sol sunt similare etapei de construcție și anume:

- nu vor fi depozitate cantități de material obținute din dezafectarea proiectului sau unor secțiuni ale proiectului pe sol natural;
- depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața ocupată
- la finalizarea lucrărilor de dezafectare, terenurile afectate vor fi reabilite;
- lucrările de refacere ulterior etapei de dezafectare vor avea ca scop refacerea solului la un nivel similar celui anterior etapei de construcție și va ține cont de particularitățile solului învecinat de la acel moment.

Măsuri de evitare și reducere a impactului asupra GEOLOGIEI

În **etapa de execuție** a lucrărilor de construcție se vor implementa următoarele măsuri:

- în timpul execuției lucrărilor vor fi luate măsuri de sprijinire și consolidare a zonelor susceptibile de prăbușire sau alunecare;
- utilizarea și manevrarea cu atenție a diferitelor substanțe (ex. fluid de foraj utilizat la realizarea lucrărilor de realizare a piloților forajți) pentru a reduce riscul de contaminare a mediului geologic;
- soluția de execuție a galeriilor tunelurilor va fi adaptată în funcție de caracteristicile geologice ale zonei astfel încât să asigure integritatea secțiunii și să compenseze eforturile care pot apărea datorită creării golurilor în rocă;
- vor fi folosite utilaje și echipamente performante pentru execuția lucrărilor de excavare pentru a reduce volumul de rocă excavat și pentru a asigura stabilitatea zonelor din vecinătatea zonelor excavate;
- lucrările de betonare a secțiunii tunelurilor vor asigura integritatea secțiunii și compensarea eforturilor care apar ca urmare a excavării rocilor și a creării unor goluri în rocă;
- în situația în care va fi interceptată pânza freatică vor fi luate măsuri de drenare și corectare corespunzătoare;
- în situația în care va fi interceptată pânza freatică vor fi luate măsuri de drenare și corectare corespunzătoare;
- se va evita utilizarea unor tehnologii intruzive, care să afecteze componenta geologică.

Măsuri în etapa de funcționare

În **etapa de funcționare** nu sunt necesare măsuri speciale de evitare sau reducere a impactului asupra mediului geologic, principala măsură care trebuie implementată este urmărirea în timp a elementelor de structură ale tunelurilor pentru a identifica și remedia eventualele neconformități și a preveni producerea unor incidente.

Măsuri în etapa de dezafectare

Nici în **etapa de dezafectare** a proiectului nu sunt necesare măsuri speciale de evitare/reducere a impactului.

Măsuri de evitare și reducere a impactului asupra BIODIVERSITATII în etapa de execuție/dezafectare (unde este aplicabil):

M1 Organizările de șantier și gropile de împrumut se vor realiza la distanțe mai mari de 500 m de limitele ariilor naturale protejate; organizările de șantier pot fi realizate în interiorul ariilor naturale protejate, exclusiv în interiorul coridorului expropriat al proiectului. Ca urmare a faptului că materialele rezultate din excavații se vor reutiliza pentru modernizarea căii ferate (de ex: pietrișul din ampriza căii ferate va fi reutilizat pentru modernizare), amplasarea organizărilor de șantier va fi permisă exclusiv pe suprafața culoarului expropriat, fără a fi afectate/ocupate alte suprafețe din arii naturale protejate;

M2 Amplasarea depozitelor definitive de material de umplutură rezultat din săpături și a depozitelor temporare se va realiza la distanțe mai mari de 500 m de limitele ariilor naturale protejate; depozitele temporare de pământ pot fi realizate în interiorul ariilor naturale protejate, exclusiv în interiorul coridorului expropriat al proiectului. Având în

vedere că materialul de umplutură rezultat din săpături va fi reutilizat în cadrul proiectului (de exemplu: pietrișul de la actuala ampriză a căii ferate va fi utilizat la modernizare, astfel respectându-se Directivele Europene referitoare la economia circulară), pentru a se evita transportul acestuia în afara ariilor naturale protejate și apoi readucerea pe șantier (evitându-se astfel emisii crescute de gaze cu efect de seră și degradarea infrastructurii rutiere), acesta se va amplasa exclusiv pe coridorul expropriat, fără a fi ocupate alte suprafețe din arii naturale protejate;

M3 Drumurile tehnologice și alte amenajări auxiliare necesare vor fi reduse la strictul necesar și se vor construi în afara limitelor ariilor naturale protejate, folosind drumurile existente, cu excepția celor care se situează în culoarul expropriat al căii ferate. O altă excepție de la această măsură este drumul de acces la tunel Balota (prevăzut în intervalul kilometric 345+800 – 345+900, cu lungimea de 62 m și lățimea de 5 m, necesar pentru siguranța tunelului);

M4 Se va evita spălarea utilajelor în albia râurilor, iar pentru traversarea cu utilaje a albiei se vor realiza podețe temporare, cu respectarea celorlalte măsuri legate de corpurile de apă indicate în SEICA;

M5 Se se va evita exploatarea de resurse din albia râurilor (materiale, apă), precum și depozitarea de materiale la distanțe mai mici de 50 m de limita albiei;

M6 Execuția lucrărilor în albie se va realiza astfel încât să nu întrerupă în totalitate conectivitatea longitudinală a corpului de apă;

M7 Graficul de eșalonare a lucrărilor va ține cont de perioadele în care speciile de interes comunitar vulnerabile (de ex. perioada de reproducere, cuibărit, hrănire etc.) și de calendarul de implementare a măsurilor propuse;

M8 Se vor amplasa bariere fizice în jurul frontului de lucru, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare construcției și implicit, pentru a proteja vegetația și fauna specifice amplasamentului, precum și pentru evitarea producerii de accidente; se recomandă utilizarea unor garduri de plasă cu ochiuri mici la partea inferioară, care să nu permită pătrunderea speciilor în incinta lucrărilor;

M9 Se vor închide barăcile, containerele, rezervoarele, toaletele ecologice etc. în absența lucrătorilor și chiar și în timpul programului de lucru, pentru a nu permite exemplarelor de faună sălbatică să caute refugiu în interiorul acestora;

M10 Se vor folosi utilaje și mijloace de transport silențioase, pentru a diminua zgomotul datorat activităților specifice, precum și echipamente cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă;

M11 Decopertările se vor executa strict pe suprafețele indicate în proiect;

M12 Intervenția asupra speciilor de arbori aflați în proximitatea căii ferate (exclusiv din suprafețele defrișate) va fi minimă, în acest sens arborii rămași în imediata vecinătate a căii ferate, în special cei cu diametrul mai mare de 40 cm, din speciile caracteristice (cvercinee, plop, sălcii, etc.) vor fi protejați prin manșoane de cauciuc pe cel puțin o lungime de 2 m față de sol. Manșoanele vor fi confecționate din cauciuc dur, astfel încât să protejeze arborii de zdrelituri și rupturi;

M13 În situația în care se observă lemn mort pe ampriza proiectului, acesta se va muta în afara amprizei proiectului, de preferat în interiorul habitatelor forestiere din vecinătate;

M14 Depozitarea materialelor rezultate (vegetație, pământ etc.) se va realiza cât mai aproape de zonele afectate de decopertări, în zone lipsite de tufișuri și/sau arbori și fără distrugerea habitatelor umede, stufărișurilor etc;

M15 Intervenția asupra habitatelor de tufărișuri se va realiza în perioada rece (octombrie – martie); această măsură diminuează riscul ca habitatele să fie folosite de către speciile de păsări pentru cuibărire;

M16 Excavațiile pentru lucrări se vor realiza în perioada caldă (mai – septembrie), după procesul de îndepărtare a speciilor lemnoase; această măsură va veni în sprijinul biodiversității ce hibernează în sol;

M17 Lucrările de reabilitare/refacere a podurilor, care se execută în albiile râurilor se vor efectua ținând cont de perioada de prohibiție, migrare și dezvoltare a speciilor de pești (martie – octombrie) pentru care au fost desemnate ariile naturale protejate: ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0069 Domogled Valea-Cernei, ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSCI0366 Râul Motru, ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca;

M18 În cazul excavațiilor, vor fi puse scânduri ce vor face legătura dintre punctul cel mai jos al excavației și partea superioară a acesteia; măsura are ca scop evitarea unor „capcane naturale” – gropi în care cad speciile de faună cu mobilitate redusă;

M19 Depozitarea șinelor sau traverselor de cale ferată se va realiza la o distanță de minimum 10 cm între acestea sau ridicarea acestora de la sol cu 5 – 10 cm, pentru a permite libera trecere a speciilor de amfibieni și reptile;

M20 Se va evita utilizarea drumurilor suplimentare, care constituie o formă severă de exercitare a presiunii antropice asupra speciilor mai puțin mobile;

M21 Se va evita staționarea utilajelor sau tranzitarea zonelor cu băltiri, ce pot constitui habitat al unor specii de herpetofaună de interes conservativ;

M22 Pentru a facilita permeabilitatea speciilor de faună ce își au nișa ecologică în habitatele traversate (ex: *Lutra lutra* în cadrul siturilor ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0366 Râul Motru și ROSCI0284 Cheile Teregovei), unde se poate (fără obstacole și/ sau cameră de cădere), se vor adapta podețele, prevăzute în cadrul proiectului, la următoarele intervale kilometrice: km 276+165 – km 294+300, km 298+160 – km 306+000, km 310+460 – km 311+800, km 330+200 – km 339+000, km 368+645 – km 392+320, km 400+350 – km 406+700, km 440+000 – km 467+300. Acestea vor fi prevăzute cu treaptă uscată (stg. - dr.), având o înălțime de 60 cm și o lățime de 30 cm. Substratul natural de pământ și nisip al treptei umede va fi asigurat de cursurile de apă ce vor tranzita podețele;

M23 În siturile Natura 2000 ROSCI0420 Oprănești, ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSCI0206 Porțile de Fier și ROSCI0432 Prunișor se va efectua o campanie de monitorizare înainte de deschiderea frontului de lucru, pentru a identifica eventualele exemplare ale speciei *Testudo hermanni* de pe amplasament. În cazul identificării exemplarelor speciei în cadrul culoarului expropriat al căii ferate, se va realiza eliberarea amplasamentului de către experții atestați MB (monitorizarea biodiversității), în prezența unui reprezentant al ANANP, după obținerea în prealabil a aprobărilor legale, dacă este cazul. Exemplarele se vor elibera în habitatele caracteristice din aria naturală protejată unde au fost găsite. În perioada de operare, permeabilitatea căii ferate va fi asigurată pentru această specie prin podurile și podețele existente sau nou construite, acestea fiind suficiente pentru a nu exista impact asupra speciei, conform calculelor de permeabilitate pentru structurile respective;

M24 În situl Natura 2000 ROSCI0045 Coridorul Jiului se va efectua o campanie de monitorizare înainte de deschiderea frontului de lucru, pentru a identifica eventualele exemplare ale speciilor *Emys orbicularis* (în special în zona podului peste Râul Jiu) În cazul identificării exemplarelor speciei în cadrul culoarului expropriat al căii ferate, se va realiza eliberarea amplasamentului de către experții atestați MB (monitorizarea biodiversității), în prezența unui reprezentant al ANANP, după obținerea în prealabil a aprobărilor legale, dacă este cazul. Exemplarele se vor elibera în habitatele caracteristice din aria naturală protejată unde au fost găsite. În perioada de operare,

permeabilitatea căii ferate va fi asigurată pentru această specie prin podurile și podețele existente sau nou construite, acestea fiind suficiente pentru a nu exista impact asupra speciei, conform calculelor de permeabilitate pentru structurile respective;

M25 Pentru asigurarea traversării și menținerea conectivității speciilor de amfibieni și reptile, se vor verifica periodic fronturile de lucru de către experții atestați MB (monitorizarea biodiversității), în vederea verificării eficienței măsurilor propuse în cadrul studiului, în special pe următoarele intervale: km 328+000 – km 339+000, km 368+000 – km 390+000, km 400+500 – km 406+500;

M26 Se vor implementa sisteme de avertizare sonoră pentru faună, cu rolul de a evita și reduce riscul de coliziune, în principal cu mamiferele mari (ex.: *Ursus arctos*, *Canis lupus*, *Lynx lynx*), la următoarele intervale kilometrice: km 289+700 – km 293+400, km 400+900 – km 401+500, km 444+500 – km 447+500;

M27 Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor, astfel încât să nu fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20 cm și lungimea de 1 m, la interdistanțe de 50 m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice: km 284+270 – km 286+620, km 372+070 – km 373+160, km 465+389 – km 466+300;

M28 Se va practica un management corespunzător al deșeurilor și se va interzice depozitarea necontrolată a acestora; se va realiza colectarea selectivă, valorificarea și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor, îmbolnăvirii sau accidentării acestora;

M29 Nu se va realiza recoltarea, capturarea, uciderea, distrugerea sau vătămarea exemplarelor speciilor sălbatice de floră și faună protejate la nivel național și/sau internațional, aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic și care ar putea ajunge accidental în zona perimetrului de lucru; în acest sens, programul de instruire pentru personalul implicat va trebui să cuprindă și informații specifice de protecție și de gestionare a situațiilor în care angajații interacționează cu speciile de faună și floră din interiorul ariilor naturale protejate;

M30 Se va implementa un plan de prevenire și intervenție în caz de poluări accidentale, care să prevadă măsuri concrete pentru împiedicarea scurgerilor accidentale de motorină, ulei sau alte substanțe periculoase/ poluante în apă sau pe sol;

M31 Se va implementa un program de inventariere și control al speciilor de plante invazive, în zona de intersecție a proiectului cu ariile naturale protejate și în zona cursurilor de apă ce au legătură cu ariile naturale protejate; vor fi prevăzute acțiuni de îndepărtare mecanică a speciilor invazive sau potențial invazive identificate;

M32 Toate cablurile electrice aeriene prevăzute în proiect/ relocate vor fi proiectate astfel încât să fie evitată electrocutarea speciilor de păsări și vor fi prevăzute cu marcaje vizuale pentru a evita riscul de coliziune;

M33 Se va implementa un sistem de iluminat cu grad scăzut de atractivitate pentru nevertebratele nocturne zburătoare, ce reprezintă specii pradă pentru chiroptere și răpitoare nocturne;

M34 Pentru evitarea riscului de pătrundere a unor specii invazive sau potențial invazive în zona proiectului, solul utilizat pentru lucrări (dacă va fi cazul) și pentru reconstrucția ecologică a terenurilor afectate temporar va fi adus din zone neafectate de prezența unor specii de plante alohtone/ cu caracter invaziv;

M35 La lucrările de readucere a terenului la starea inițială din ariile naturale protejate, acolo unde este cazul (reconstrucția ecologică a tuturor terenurilor afectate

temporar), nu se vor planta specii de arbori/arbuști/plante invazive sau cu potențial invaziv. În acest sens, pentru zonele limitrofe cursurilor de apă se vor planta: plop alb (*Populus alba*), plop negru (*Populus nigra*), anin negru (*Alnus glutinosa*), salcie (*Salix alba*), corn (*Cornus sanguinea*), păducel (*Crataegus monogyna*), măceș (*Rosa canina*), soc (*Sambucus nigra*), iar pentru restul zonelor: gorun (*Quercus petraea*), cer (*Quercus cerris*), carpen (*Carpinus betulus*), tei (*Tilia tomentosa*), corn (*Cornus mas*), sânger (*Cornus sanguinea*), păducel (*Crataegus monogyna*), lemn câinesc (*Ligustrum vulgare*), porumbar (*Prunus spinosa*), măceș (*Rosa canina*);

M36 Se vor efectua monitorizări lunare privind protecția componentelor biodiversității și respectarea măsurilor de reducere a impactului;

M37 În cazul depistării necesității de aplicare a unor măsuri suplimentare, identificate în cadrul campaniilor de monitorizare, titularul proiectului va notifica ANPM cu privire la aceste măsuri.

Perioada de operare

M38 Implementarea unui program de inventariere și control al speciilor de plante invazive, pe o perioadă de minim 3 ani, în zona de intersecție a proiectului cu ariile naturale protejate și în zona cursurilor de apă ce au legătură cu ariile naturale protejate; vor fi prevăzute acțiuni de îndepărtare mecanică a speciilor invazive sau potențial invazive identificate;

M39 Implementarea unui plan de prevenire și intervenție în caz de poluări accidentale, care să prevadă măsuri concrete pentru gestionarea apelor pluviale și întreținerea separatoarelor de hidrocarburi;

M40 Implementarea unui program de verificare și întreținere periodică a elementelor constructive ale proiectului, prevăzute în scopul asigurării permeabilității și protecției speciilor (ex: verificarea integrității și funcționalității sistemelor de avertizare sonoră pentru faună);

M41 Se recomandă utilizarea de soluții de natură biologică sau mecanică în defavoarea soluțiilor chimice pentru controlul vegetației din zona de siguranța a căii ferate;

M42 Se vor efectua monitorizări lunare privind protecția componentelor biodiversității și respectarea măsurilor de reducere a impactului, pe o perioadă de minim 3 ani (recomandat 5 ani);

M43 În cazul depistării necesității de aplicare a unor măsuri suplimentare, identificate în cadrul campaniilor de monitorizare, titularul proiectului va notifica ANPM cu privire la aceste măsuri, iar planul de monitorizare va fi actualizat periodic, de comun acord cu autoritatea competentă de mediu.

Perioada de dezafectare

Măsurile de evitare și reducere a impactului în perioada de dezafectare sunt similare celor propuse în etapa de execuție, nefiind necesare măsuri suplimentare pentru această etapă.

Concluziile Studiului de evaluare adecvată

Evaluarea detaliată a impactului proiectului de cale ferată asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar din cadrul ariilor naturale protejate a fost realizată în studiul de evaluare adecvată.

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și

habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse, putându-se menționa următoarele concluzii:

- pierderea, fragmentarea sau afectarea sub o anumită formă a suprafeței de teren din sit va avea un potențial impact negativ nesemnificativ, deoarece în cazul majorității siturilor, traseul proiectat al căii ferate se va suprapune doar tangențial, ori trece prin sit însă strict pe vechiul amplasament al căii ferate, iar pentru câteva situri (ex: ROSCI0405 Dealurile Strehaiia-Băltanele) nu există suprapunere și nici vreo relație de vecinătate;
- zona limitrofă căii ferate este în general una antropizată, fără elemente de biodiversitate notabile. S-au observat pe aproape tot traseul căii ferate că există un impact antropic puternic asupra zonei din imediata vecinătate a acesteia, fiind observate foarte multe specii de plante invazive: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia*, *Amorpha fruticosa*;
- perturbarea speciilor de faună pentru care au fost declarate siturile, prin activitățile specifice șantierului și ulterior dării în funcțiune a investiției, va avea efecte temporare nesemnificative. Șantierul va avea o durată limitată în timp și se vor respecta măsurile de diminuare a impactului propuse în cadrul acestui studiu. Pentru perioada de funcționare a căii ferate, potențialele efecte negative vor fi diminuate sau eliminate prin măsurile specifice de reducere a impactului propuse, dar și datorită existenței actualei căi ferate și deci a unui grad de toleranță față de aceasta și de activitățile umane aferente;
- luând în calcul faptul că linia existentă a fost în exploatare pe o perioadă mare de timp, se poate considera că toate componentele biodiversității au ajuns la un procent semnificativ de absorbție și de integrare a caracteristicilor tehnice ale lucrării. Menținerea stării de conservare existente va fi posibilă prin respectarea măsurilor impuse de prevenire și reducere, prevăzute atât în legislație, în prezentul studiu, cât și în planurile de management ale siturilor pe care calea ferată le intersectează sau cu care se învecinează.
- speciile susceptibile a recepta diferite efecte din partea proiectului au fost determinate pe criteriul prezenței efective a speciei în zona proiectului, dar nu s-a limitat la aceasta, ci au fost inventariate și analizate toate habitatele potențiale care ar putea fi utilizate de speciile de interes comunitar în zona proiectului. De asemenea, a fost analizat și impactul indirect asupra speciilor, prin degradarea habitatului specific acestora din situri în primul rând prin poluarea aerului sau apei, dar și efectul de dislocare (îndepărtare) care ar putea fi indus speciilor prin antropizare, zgomot, determinând speciile să migreze în zone mai puțin antropizate. În cadrul studiului, au fost evaluate toate formele de efect care sunt susceptibile a avea impact semnificativ asupra unor specii sau habitate pentru care au fost desemnate siturile de interes comunitar din zona de impact a proiectului;
- evaluarea impactului asupra speciilor și habitatelor s-a făcut în funcție de obiectivele specifice de conservare, de parametrii și valorile țintă care definesc aceste obiective specifice de conservare ale fiecărei specii și habitat de interes comunitar din situri, dar s-a vizat și modul în care proiectul poate afecta integritatea ariilor naturale protejate per ansamblu;
- la evaluarea impactului asupra obiectivelor specifice de conservare au fost folosite toate informațiile disponibile, precum: studiile de fundamentare ale

planurilor de management (acolo unde acestea există), rezultatele unor proiecte ce derivă din asumările României la nivel European (raportările pe art. 12 din Directiva Păsări și art. 17 din Directiva Habitate), baze de date naționale și internaționale referitoare la distribuția speciilor (în special a păsărilor) și la existența coridoarelor ecologice, imagini satelitare și prelucrări GIS etc.;

- în cadrul studiului sunt propuse o serie de măsuri pentru a asigura conectivitatea speciilor de faună sălbatică prin adaptarea soluțiilor tehnice propuse în cadrul proiectului (ex: M27 - Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor, astfel încât să nu le fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20 cm și lungimea de 1 m, la interdistanțe de 50 m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice: km 284+270 – km 286+620, km 372+070 – km 373+160, km 465+389 – km 466+300);
- prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia;
- proiectul va conduce la diminuarea unor suprafețe reduse din habitatele caracteristice unor specii de interes comunitar, impactul reducerii acestora fiind nesemnificativ. Riscul de coliziune în timpul funcționării este redus, iar dacă se vor aplica măsurile de reducere a impactului propuse, acesta va fi și mai scăzut și nu va afecta dinamica populațiilor speciilor din situri;
- proiectul nu va avea ca efect fragmentarea suplimentară a habitatelor propice speciilor de interes comunitar din ariile naturale protejate din proximitatea proiectului, iar prin aplicarea măsurilor de reducere privind asigurarea conectivității, impactul va fi negativ nesemnificativ;
- se va acorda o atenție sporită speciilor de herpetofaună cu mobilitate scăzută, *Testudo hermanni* și *Emys orbicularis*, astfel, înaintea deschiderii fronturilor de lucru se vor identifica eventualele exemplare ale speciilor de către specialiști avizați în vederea eliberării amplasamentului;
- proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
- proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor ce definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
- în consecință, se poate afirma că integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;
- impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate cele 12 situri, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.

Măsuri de diminuare a impactului asupra PEISAJULUI în etapa de execuție

- minimizarea pe cât posibil a suprafețelor afectate de construcții, decopertări, amenajări temporare;
- refacerea suprafețelor afectate temporar ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție și încadrarea acestora în peisaj;
- pentru zonele afectate de lucrările de construcție ecologizate se va asigura integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere;

- pentru plantarea de arbori, arbuști și vegetație ierboasă se vor utiliza exclusiv specii de plante native, non-invazive;
- respectarea regulilor de dezvoltare (tehnici de construire, materiale, amplasare, înălțimea clădirilor) în acord cu arhitectura tradițională locală a peisajului pentru lucrările care presupun construcții noi;
- se vor reface integral zonele unde sunt dezafectate liniile cf;
- pe zonele în care se vor dezafecta podurile și podețele existente, toate deșeurile rezultate din demolări vor fi eliminate, iar ecosistemul se va reface, conform reliefului existent și peisajului local, fără a degrada albiile și malurile cursurilor de apă;
- se va renunța la unele intervenții asupra versanților stâncoși din interiorul ariilor Porțile de Fier, Munții Almăjului – Locvei, Cheile Teregovei care pot conduce la afectarea semnificativă a acestora. Lucrările de construcție din interiorul Parcului Natural Porțile de Fier se vor limita strict la terasamentul CF actual;
- amenajările peisagistice și parcările sunt proiectate încât să contribuie la atractivitatea din punct de vedere vizual peisagistic și să respecte încadrarea în mediul natural.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de funcționare

Pentru etapa de funcționare se vor lua măsuri de:

- întreținere și reparare a dotărilor din stațiile/haltele de călători;
- întreținerea spațiilor verzi și a amenajărilor din piața garilor, panourilor fonoabsorbante.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de dezafectare

Pentru etapa de dezafectare a proiectului se vor aplica aceleași măsuri propuse în etapa de execuție a proiectului.

Măsuri de diminuare și eliminare a impactului asupra MEDIUL SOCIAL SI ECONOMIC în etapa de execuție

Pentru reducerea la minim a impactului asupra mediului social și economic, se vor lua următoarele măsuri în etapa de execuție:

- realizarea lucrărilor eșalonat, pe baza unui grafic de lucrări, astfel încât să fie redusă etapa de execuție a lucrărilor pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, astfel încât să fie evitate blocajele și accidentele de circulație. În cazul unor reclamații din partea populației se vor modifica traseele de circulație utilizate pentru transportul materialelor;
- limitarea traseelor din zonele locuite de către utilajele și autovehiculele cu mase mari;
- deplasarea vehiculelor în zona de desfășurare a lucrărilor se va face cu viteză redusă de maxim 30 km/h;
- informarea cetățenilor din zonă cu privire la programul lucrărilor;
- lucrările care se desfășoară la distanțe mai mici de 50 m de zona de locuințe, în apropierea frontului de lucru se vor desfășura numai pe timpul zilei (6.00 – 22.00), iar dacă nivelul de zgomot va continua să fie ridicat se vor utiliza pentru izolare panouri fonoabsorbante provizorii. Acestea trebuie să aibă o înălțime de minim 3

- m, o eficiență de reducere a zgomotului de minim 10 dB(A) și să fie montate cât mai aproape de sursele de zgomot;
- interzicerea accesului în zonele de lucru pentru persoanele neautorizate;
 - încurajarea angajării de personal calificat și necalificat din zona de implementare a proiectului;
 - curățarea zilnică a căilor de acces în vecinătatea zonelor de lucru și întreținerea acestor drumuri;
 - asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare;
 - traseele utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, să fie alese - pe cât posibil, pentru a evita rutele de transport prin localități sau utilizarea unor rute ocolitoare;
 - organizările de șantier/bază de producție vor fi amplasate în așa fel încât să nu fie situate în apropierea așezărilor umane, a ariilor naturale protejate și a altor obiective de interes public;
 - protecție fonică pentru personalul din șantier care va primi echipament individual de protecție împotriva zgomotului pentru respectarea prevederilor HG nr. 493/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot, cu modificările și completările ulterioare;
 - pentru protecția antizgomot, amplasarea unor construcții din cadrul șantierului se va face în așa fel încât să constituie ecrane între șantier și locuințe;
 - utilizarea de mijloace tehnologice și utilaje de transport silențioase. Toate utilajele folosite în lucrările de construcție trebuie să corespundă cerințelor Directivei 2000/14/CE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior. Echipamentele trebuie să poarte marcajul CE și indicația nivelului de zgomot generat și să fie însoțite de declarația de conformitate CE;
 - utilizarea carburanților, echipamentelor de înaltă calitate în activitățile de transport și construcție;
 - utilajele și mijloacele de transport să fie verificate periodic, în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de funcționare

În etapa de funcționare se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea și întreținerea panourilor fonoabsorbante instalate pentru reducerea nivelului de zgomot în zona localităților;
- monitorizarea factorilor de mediu va urmări nivelul de poluare în zona de locuințe, iar dacă va fi cazul se vor adopta măsuri de minimizare a impactului;
- întreținerea adecvată a infrastructurii ferate, inclusiv a garniturilor de tren, în vederea reducerii zgomotului de rulare.

Probabilitatea ca eventuala expunere a unei părți din populație la niveluri ridicate de poluare a aerului să conducă la afectarea sănătății acesteia este redusă, ca urmare a duratei reduse a acestei eventuale expuneri.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de dezafectare

În etapa de dezafectare se vor implementa aceleași măsuri prevăzute în etapa de execuție.

Măsuri de diminuare a impactului asupra MOȘTENIRII CULTURALE în etapa de execuție

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale în **etapa de execuție** sunt propuse următoarele măsuri:

- asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare și benzi reflectorizante;
- identificarea în zona traseului liniei de cale ferată, a obiectivelor istorice și de arhitectura, a impus colaborarea cu autorități/instituții specializate pentru investigare arheologică și adoptarea unor măsuri specifice în vederea protejării acestor obiective;
- în situația în care în etapa de construcție sunt identificate noi situri arheologice, lucrările vor fi oprite, iar autoritățile competente vor fi contactate pentru expertiză și stabilirea soluțiilor necesare. Orice descărcări de sarcină arheologică se vor realiza în conformitate cu legislația în vigoare și cerințele Comisiei Naționale de Arheologie. Conform Legii nr. 378/2001, pentru "descoperirile arheologice întâmplătoare", în timpul executării lucrărilor, antreprenorul va angaja un specialist pentru supravegherea tuturor aspectelor legate de activitatea de descărcare arheologică;
- în timpul execuției lucrărilor este recomandată supravegherea arheologică și elaborarea unor rapoarte la momentul identificării oricăror situații legate de monumentele arheologice sau patrimoniu material.

Luând în considerare distanța față de construcțiile arhitecturale și culturale din zona proiectului, lucrările de modernizare/reabilitare a liniei c.f. nu vor degrada resursele culturale localizate în afara căii ferate.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de funcționare

În **etapa de funcționare** pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale sunt propuse panourile fonoabsorbante ce vor contribui la o reducere a efectelor generate asupra elementelor de patrimoniu.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de dezafectare

În **etapa de dezafectare** pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale principala recomandare este legată de asigurarea neafectării altor situri arheologice aflate în vecinătatea proiectului prin limitarea lucrărilor de dezafectare la culoarul de construcții al liniei de cale ferată.

Referitor la nivelul de ZGOMOT ȘI VIBRAȚII prezentam măsurile de diminuare a impactului în etapa de execuție

În **etapa de execuție** pentru protecția zonelor cu locuințe și a biodiversității este necesară utilizarea panourilor fonoabsorbante mobile atunci când fronturile de lucru ajung în vecinătatea zonelor locuite și a zonelor naturale protejate. Panourile trebuie să aibă o înălțime de minim 3 m, o eficiență de reducere a zgomotului de minim 10 dB(A) și să fie montate cât mai aproape de sursele de zgomot.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de funcționare

În **etapa de funcționare** pentru toate localitățile pentru care au fost estimate impacturi semnificative din punct de vedere al zgomotului proiectul prevede realizarea de panouri fonoabsorbante dimensionate astfel încât să reducă presiunea acustică datorată traficului feroviar sub nivelurile maxime admisibile.

Măsurile de diminuare a impactului în etapa de dezafectare

În etapa de dezafectare măsurile de diminuare a impactului vor fi similare celor din etapa de execuție.

Referitor la RESURSELE NATURALE prezentăm măsurile de diminuare a impactului în etapa de execuție

Principalele măsuri de reducere a impactului asupra resurselor naturale în etapa de execuție sunt reprezentate de:

- interzicerea exploatării de resurse naturale din interiorul ariilor naturale protejate traversate de proiect, cu excepția materialelor extrase din terasamentul căii ferate în vederea reutilizării;
- minimizarea necesarului de piatră spartă prin recuperarea acesteia din terasamentul actual;
- aprovizionarea materiilor prime se va face exclusiv din surse autorizate, prin intermediul furnizorilor. Volumele de material ce pot fi extrase vor fi stabilite pe baza necesităților proiectului;
- aprovizionarea cu materiale se va realiza treptat, pe etape de construire, astfel încât acestea să fie puse în operă și să se evite stocarea materiilor pe termen lung;
- solul de suprafață/vegetal va fi îndepărtat și depozitat și apoi refolosit la refacerea cadrului natural;
- materialul excavat rezultat în urma execuției tunelelor va fi depozitat temporar într-un amplasament alăturat, urmând a fi folosit în terasamentul căii ferate, dar nu înainte de a fi efectuate analize de laborator pentru determinarea caracteristicilor acestuia.
- se va evita ocuparea unor suprafețe de teren în plus față de cele prevăzute prin proiect;
- terenurile ocupate temporar vor fi reabilite la sfârșitul lucrărilor;
- zonele care au fost afectate de îndepărtări ale vegetației vor fi stabilizate corespunzător, iar în zonele rămase libere după finalizarea construcțiilor se va asigura reinstalarea vegetației.

Alte măsuri privind modul de depozitare și asigurare cu resurse naturale:

- Agregatele, nisipul, balastul, piatra spartă se depozitează în padocuri supraterane pe sorturi, iar agregatele fine vor fi acoperite pentru evitarea împrăștiilor lor;
- piatra naturală, balastul și nisipul vor fi cumpărate de la cariere/balastiere existente în zona amplasamentului, reglementate Agenția Națională pentru Resurse Minerale (ANRM);
- necesarul de apă va fi asigurat pe etapa execuției, din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier;
- apa potabilă este asigurată periodic prin intermediul unei firme specializate în baza unui contract de servicii. Apa necesară pentru procesele tehnologice, pentru stropirea drumurilor de exploatare se va asigura din rețeaua orașului sau din puțuri forate în incinta organizărilor de șantier;
- resursele naturale folosite (apa, agregate minerale, balast, piatră spartă, lemn, etc.) se vor depozita în cantități mici pentru punerea în operă imediată.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de funcționare

În etapa de funcționare vor fi întreprinse următoarele măsuri:

- asigurarea mentenanței instalațiilor sanitare pentru asigurarea reducerii pierderilor de apă;
- în timpul lucrărilor de mentenanță și reparații se va evita ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren altele decât terenurile aferente infrastructurii feroviare rezultate în urma implementării proiectului.

Măsuri de diminuare a impactului în etapa de dezafectare

În etapa de dezafectare măsurile vor fi similare celor din perioada de execuție.

Referitor la aspectele privind CLIMA și SCHIMBARILE CLIMATICE prezentăm măsurile de reducere a impactului proiectului asupra climei împreună cu măsurile de adaptare privind vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice

Pentru evitarea și reducerea potențialelor impacturi apărute ca urmare a schimbărilor climatice și cu scopul adaptării proiectului la schimbările climatice, au fost propuse mai multe măsuri ce au fost adoptate în proiect.

Măsuri în etapa de execuție a proiectului:

- montarea șinelor se va face luând în considerare adaptarea la creșterea temperaturilor ce ar putea genera deformarea acestora.
- verificări tehnice periodice ale autovehiculelor și utilajelor folosite la realizarea lucrărilor;
- asigurarea unui management corect al materialelor utilizate în etapa de construcție;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate.

Măsurile asociate etapei de funcționare a proiectului sunt:

Pentru reducerea contribuțiilor la emisiile de gaze cu efect de seră:

- dotarea trecerilor la nivel cu calea ferată cu sistem de iluminat cu leduri;
- iluminatul exterior al persoanelor se va realiza cu corpuri de iluminat echipate cu leduri alimentat de un sistem format din panouri fotovoltaice amplasate pe copertine;
- asigurarea agentului termic primar cu pompe de căldură în clădirile din stațiile CF;
- înlocuirea centralelor termice existente cu centrale termice electrice cu randamente mai bune;
- instalarea sistemului de management al traficului ERTMS (Sistemul European de Management al Traficului Feroviar).

Pentru evitarea efectelor generate de debite ridicate ale apelor proiectul prevede:

- înlocuirea podurilor și podețelor cu structuri proiectate să asigure debușarea debitelor de calcul cu probabilitatea de 1%;
- realizarea unor pante de scurgere și șanțuri de colectare;
- lucrări de consolidare.

Pentru evitarea efectelor generate de temperaturile extreme ridicate se vor impune restricții de viteză pe anumite sectoare de cale ferată în cazul episoadelor de temperaturi extreme.

Pentru evitarea efectelor generate spălarea și eroziunea solului:

- inspecția periodică în vederea identificării unor defecțiuni la terasamentul căii ferate;

- utilizarea geotextilelor și geogriurilor în lucrările de reparații la terasament în zonele unde sunt constatate eroziuni.

În etapa de dezafectare, principala măsură recomandată este de a se asigura utilizarea celor mai noi tehnologii disponibile pentru a permite dezafectarea proiectului sau a unor secțiuni ale proiectului cu un nivel cât mai redus asupra condițiilor climatice.

9.2. MONITORIZARE

Monitorizarea impactului pe care execuția și funcționarea proiectului analizat îl vor avea asupra componentelor de mediu are rolul, de a confirma/infirma cuantificările impactului rezidual realizate înaintea implementării proiectului, de a cuantifica eficiența măsurilor implementate și de a identifica necesitatea unor măsuri suplimentare sau a unor noi locații în care este necesară implementarea unor măsuri de reducere a impactului.

Atât în perioada de construcție, cât și în perioada de funcționare și în eventualitatea unei dezafectări, responsabilitatea implementării programului de monitorizare aparține titularului proiectului (CNCF "CFR" SA).

Rapoartele de monitorizare vor fi întocmite de echipa/echipele desemnate pentru realizarea monitorizării și vor fi puse la dispoziția Beneficiarului și la cerere publicului interesat și Autorității competente pentru protecția mediului.

În funcție de concluziile monitorizării, în situațiile neprevăzute pentru care se impun măsuri suplimentare, titularul proiectului va notifica Garda Națională de Mediu – Comisariatul Județean corespunzător județului unde au fost înregistrate și Agenția Națională pentru Protecția Mediului cu privire la aceste măsuri. Rezultatele monitorizării vor alimenta o bază de date și informații cu ajutorul căreia va fi evidențiată necesitatea oricăror măsuri suplimentare sau a locațiilor suplimentare de implementare și care va indica situația reală existentă la acel moment.

În vederea monitorizării impactului pe care lucrările de modernizare și funcționare a liniei de cale ferată îl vor avea asupra componentelor de mediu se propune un plan de monitorizare care include componente și subcomponente de monitorizare, indicatori, durata minimă, frecvența minimă a campaniilor de teren, pentru perioada de construcție, de funcționare și dezafectare.

Toate datele și informațiile colectate în cadrul programului de monitorizare trebuie exprimate cantitativ, cu precizarea clară a unităților de măsură, a mărimii suprafețelor investigate, a metodei aplicate și a perioadelor de timp (inclusiv orare) în care au fost executate activitățile de teren.

Informațiile trebuie prezentate atât sub forma datelor brute (tabelar), cât și în formă grafică (reprezentarea pe hărți a tuturor datelor colectate). Fiecare set de date trebuie însoțit de o interpretare a rezultatelor, precum și de aprecieri calitative și cantitative privind tendințele înregistrate și perspectivele de modificare valorică a indicatorilor urmăriți.

În etapa de execuție și după caz în etapa de dezafectare se vor realiza măsurători privind încadrarea emisiilor generate de activitățile din fronturile de lucru situate în vecinătatea zonelor locuite, în organizările de șantier și în alte puncte de interes în limitele admise privind concentrațiile de substanțe poluante în apă, aer, sol, niveluri

de zgomot. Monitorizarea factorilor de mediu se va realiza conform programului de monitorizare în fronturile de lucru pe măsura avansării lucrărilor.

În etapa de funcționare se vor realiza analize privind calitatea apelor, calitatea atmosferei și a solului în stațiile cf precum și măsurători privind nivelul de zgomot în zona caselor din localitățile situate în vecinătatea căii ferate.

Tabel - Plan de monitorizare în faza de execuție a componentelor abiotice

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
Etapa de construcție				
AER	SO ₂ NO _x pulberi în suspensie pulberi sedimentabile	Trimestrial (pe toată perioada activă a fronturilor de lucru și organizărilor de șantier)	În puncte în care fronturile de lucru se află în apropierea zonelor locuite; În organizări de șantier.	km 248+900 zona locuită Craiova km 261+000 zona locuită Ișalnița km 269+800 O.Ș. Coțofeni km 270 zona locuită Coțofenii din Față km 275+600 zona locuită Brădești km 279+100 O.Ș. Răcari km 279+370 zona locuită Răcari km 285+600 O.Ș. Filiași km 282+400 zona locuită Filiași km 294+000 locuită Arginești km 296+850 zona locuită Butoiești km 305+650 zona locuită Lunca Banului km 309+600 O.Ș. Strehaia km 310+100 locuită Strehaia km 318+350 zona locuită Ciochiuța km 326+700 zona locuită Târna km 356+300 O.Ș. Șimian km 357+300 zona locuită Șimian km 362+600 zona locuită Drobeta Turnu Severin km 364+000 O.Ș. Drobeta Turnu Severin km 372+000 zona locuită Gura Văii km 397+150 zona locuită Topleț km 398+000 O.Ș. Topleț km 402+950 zona locuită Baile Herculane km 408+900 zona locuită Mehadia km 409+100 O.Ș. Mehadia Nouă km 423+100 O.Ș. Crușovăț km 427+250 zona locuită Cornea km 430+430 O.Ș. Domașnea km 436+800 O.Ș. Poarta km 442+350 zona locuită Teregova km 455+100 O.Ș. Slatina Timiș km 465+400 zona locuită Valea Timișului km 469+400 O.Ș. Valea Timișului km 470+300 zona locuită Caransebeș

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
Apă	Conform Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă (SEICA)*			
Sol	pH Hidrocarburi totale din produse petroliere	Semestrial și în cazul poluărilor accidentale (prelevările de probe vor fi realizate în funcție de evoluția frontului de lucru)	În organizări de șantier, Alte puncte relevante pe traseul caii ferate	km 257+873 km 269+800 O.Ș. Coțofeni km 279+100 O.Ș. Răcari km 285+600 O.Ș. Filiași km 287+738 km 290+612 km 304+057 km 309+600 O.Ș. Strehaia km 331+123 km 333+433 km 355+131 km 356+300 O.Ș. Șimian km 359+613 km 364+000 O.Ș. Drobeta Turnu Severin km 397+252 km 398+000 O.Ș. Topleț km 399+648 km 409+100 O.Ș. Mehadia Nouă km 409+290 km 410+075 km 413+588 km 423+100 O.Ș. Crușovăț km 427+390 km 430+430 O.Ș. Domașnea km 436+800 O.Ș. Poarta km 441+855 km 443+001 km 447+135 km 450+442 km 453+049 km 454+372 km 455+100 O.Ș. Slatina Timiș km 458+412 km 461+143 km 465+249 km 469+400 O.Ș. Valea Timișului
Zgomot	Nivelul de zgomot dB (A)	Trimestrial	În punctele în care fronturile de lucru se află în apropierea zonelor locuite; Organizări de șantier.	zona locuită Craiova: km 249+000, km 250+400, km 252+300, km 256+200 zona locuită Ișalnița km 261+100 km 269+800 O.Ș. Coțofeni zona locuită Coțofenii din Față: km 270+600 zona locuită Brădești: km 275+600 km 279+100 O.Ș. Răcari

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
				zona locuită Răcari: km 279+400 km 285+600 O.Ș. Filiași zona locuită Filiași: km 282+400 km 285+100 zona locuită Arginești: km 294+100 zona locuită Butoiești: km 296+900 km 298+900 zona locuită Lunca Banului km 305+700 km 309+600 O.Ș. Strehaia zona locuită Strehaia: km 310+300 zona locuită Ciochiuța km 318+600 zona locuită Târna km 326+900 km 356+300 O.Ș. Șimian zona locuită Șimian km 357+100 km 358+650 zona locuită Drobeta Turnu Severin: km 362+800 km 366+200 km 364+000 O.Ș. Drobeta Turnu Severin km 372+300 km 373+000 zona locuită Topleț km 397+200 km 398+000 O.Ș. Topleț zona locuită Băile Herculane km 403+100 km 404+000 km 405+000 zona locuită Mehadia km 409+900 km 410+450 km 409+100 O.Ș. Mehadia Nouă km 423+100 O.Ș. Crușovăț zona locuită Cornea km 427+500 km 430+430 O.Ș. Domașnea km 436+800 O.Ș. Poarta zona locuită Teregova km 442+400 km 455+100 O.Ș. Slatina Timiș zona locuită Valea Timișului:

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
				km 466+400 km 469+400 O.Ș. Valea Timișului zona locuită Caransebeș: km 470+350 km 473+700
Etapă de funcționare				
Apă	Conform Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă (SEICA)*			
Zgomot	Nivelul de zgomot dB (A)	Anual în primii 2 ani	În interiorul localităților situate în vecinătatea căii ferată	zona locuită Craiova: km 249+000, km 249+800, km 250+400, km 250+900, km 252+300, km 253+800, km 256+200 zona locuită Ișalnița km 261+100 km 261+700 zona locuită Coțofenii din Față: km 270+600 zona locuită Brădești: km 275+600 zona locuită Răcari: km 279+400 zona locuită Filiași: km 282+400 km 284+600 km 285+100 km 286+300 zona locuită Arginești: km 294+100 zona locuită Butoiești: km 296+900 km 298+900 km 299+700 zona locuită Lunca Banului km 305+700 zona locuită Strehaia: km 310+300 zona locuită Ciochiuța km 318+600 zona locuită Târna km 326+900 zona locuită Șimian km 357+100 km 358+400 km 358+650 zona locuită Drobeta Turnu Severin: km 362+800 km 366+200

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
				km 372+300 km 373+000 zona locuită Topleț km 397+200 zona locuita Baile Herculane km 403+100 km 403+450 km 404+000 km 405+000 zona locuită Mehadia km 409+100 km 409+900 km 410+150 km 410+450 zona locuită Cornea km 427+500 zona locuită Teregova km 442+400 zona locuită Valea Timișului: km 466+400 zona locuită Caransebeș: km 470+350 km 473+300 km 473+700
Aer	SO ₂ NOx pulberi în suspensie pulberi sedimentabile	Anual în primii 2 ani	Statiile de cale ferata de pe traseu	stația Craiova stația Cernele stația Ișalnița stația Filiași stația Strehaia stația Tâmnă stația Prunișor stația Drobeta Turnu Severin stația Orșova stația Băile Herculane stația Iablanita stația Crușovăț stația Armeniș stația Slatina Timiș stația Balta Sărată stația Caransebeș
Sol				stația Craiova stația Cernele stația Ișalnița stația Filiași stația Strehaia stația Tâmnă stația Prunișor stația Drobeta Turnu Severin stația Orșova stația Băile Herculane stația Iablanita

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
				stația Crușovăț stația Armeniș stația Slatina Timiș stația Balta Sărată stația Caransebeș
Etapa de dezafectare				
Pentru etapa de dezafectare, programul de monitorizare va fi similar celui din etapa de execuție.				

*Programul de monitorizare pentru componenta de apă (conform SEICA) se referă la perioada de execuție a lucrărilor și la perioada de funcționare și este prezentat în tabelul următor:

O.Ș.- organizare de șantier

*Tabel - Programul de monitorizare pentru perioada de execuție - conform Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă (SEICA)**

Factor de mediu	Elemente de calitate/ Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament corp de apă/puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
Etapa de execuție				
Apă supra față	Fitoplancton, Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică	O dată pe an	Amaradia II – cf. Plostina – cf Jiu	km 257+979
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Racari – izv - confl. Jiu	km 280+326
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Carnesti – izvoare – confl. Jiu	km 284+782
	Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Fratostita – izv-Confl. Jiu	km 287+798
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Jiu – Acum. Turceni – Acum. Ișalnița	km 290+783
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică		Motru-confl.Jirov conf.Jiu	km 304+112/ km 304+121
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Husnita – cf. Zagaia – cf. Motru și afl. Garnita si Pesteanca II	km 331+183
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Husnita – cf. Zagaia – cf. Motru și afl. Garnita si Pesteanca II	km 333+523

Factor de mediu	Elemente de calitate/ Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament corp de apă/puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică		Baran – izv – Cnf. Dunarea	km 355+642
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	km 359+720
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Sacherștița	km 397+313
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Jardasita Mare+afluenti	km 399+703
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Belareca – aval confl. Mehadica	km 409+396
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Sverdinul Mare + afluenți	km 410+132
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Belareca-izv.-cf.Mehadica +afluenți	km 413+666
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Belareca-izv.-cf.Mehadica +aflueți	km 427+619
	Fitoplancton Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Criva	km 441+910
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Timiș-ac.Trei Ape-cf. Fenes	km 443+066
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Timiș-ac.Trei Ape-cf. Fenes	km 447+225
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Timiș – cf. Feneș – cf. Sebeș	km 450+520
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Timiș – cf. Feneș – cf. Sebeș	km 453+166
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Sadovita	km 454+426
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Ilova	km 458+468

Factor de mediu	Elemente de calitate/ Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament corp de apă/puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Groapa Copaciului	km 461+197
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Bolvașnița+afluenți	km 465+327
Apă uzată menajeră	Conform prevederilor H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, modificată și completată prin H.G. nr. 352/2005	Semestrial	Organizări de șantier	km 269+800 O.Ș. Coțofeni
				km 279+100 O.Ș. Răcari
				km 285+600 O.Ș. Filiași
				km 309+600 O.Ș. Strehaia
				km 356+300 O.Ș. Șimian
				km 364+000 O.Ș. Drobeta Turnu Severin
				km 398+000 O.Ș. Topleț
				km 409+100 O.Ș. Mehadia Nouă
				km 423+100 O.Ș. Crușovăț
				km 430+430 O.Ș. Domașnea
				km 436+800 O.Ș. Poarta I
				km 455+100 O.Ș. Slatina Timiș
km 469+400 O.Ș. Valea Timișului				
Etapa de funcționare				
Apă suprafață	Fitoplancton, Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică	Primii 3 ani ai perioadei de operare	Amaradia II – cf. Plostina – cf Jiu	km 257+979
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Răcari – izv - confl. Jiu	km 280+326
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Carnesti – izvoare – confl. Jiu	km 284+782
	Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Fratostita – izv-Confl. Jiu	km 287+798
	Fitoplancton,		Jiu – Acum. Turceni –	km 290+783

Factor de mediu	Elemente de calitate/ Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament corp de apă/puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
	Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Acum. Isalnita	
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică		Motru-conf. Jirov conf. Jiu	km 304+112/ km 304+121
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Husnita – cf. Zagaia – cf. Motru și afl. Garnita și Pesteanca II	km 331+183
	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Husnita – cf. Zagaia – cf. Motru și afl. Garnita și Pesteanca II	km 333+523
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică		Baran – izv – Cnf. Dunarea	km 355+642
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	km 359+720
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Sacherstita	km 397+313
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Jardasita Mare+afluenti	km 399+703
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Belareca – aval confl. Mehadica	km 409+396
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Sverdinul Mare + afluenti	km 410+132
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă		Belareca-izv.-cf.Mehadica +afluenți	km 413+666
	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola		Belareca-izv.-cf.Mehadica +afluenți	km 427+619
	Fitoplancton Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Criva	km 441+910
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Timis-ac.Trei Ape-cf. Fenes	km 443+066
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Timis-ac.Trei Ape-cf. Fenes	km 447+225

Factor de mediu	Elemente de calitate/ Parametrii monitorizați	Periodicitate	Amplasament corp de apă/puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola		Timis – cf. Fenes – cf. Sebes	km 450+520
	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Timis – cf. Fenes – cf. Sebes	km 453+166
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Sadovita	km 454+426
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Ilova	km 458+468
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Groapa Copaciului	km 461+197
	Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		Bolvașnița+afluenți	km 465+327
Etapă de dezafectare				
Pentru etapa de dezafectare, programul de monitorizare va fi similar celui din etapa de execuție.				

În etapa de execuție/ dezafectare monitorizarea corpurilor de apă de suprafață se va realiza astfel:

- Fitoplancton, Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică, Macrofite, Ihtiofauna – 1/an, in perioada aprilie – septembrie.

În etapa de funcționare monitorizarea pentru corpurile de apă de suprafață se va realiza astfel:

- Fitoplancton, Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică- 1/an (in perioada aprilie – septembrie),
- Macrofite, Ihtiofauna – anul 3 in perioada de operare (in perioada aprilie – septembrie).

Raportarea se va realiza către ABA Banat și ABA Jiu, anual.

În situația în care în cadrul etapei de funcționare rezultatele obținute pentru elementele de calitate biologice nu confirmă sau indică o situație mai defavorabilă se vor introduce în monitorizare și elemente de calitate/parametrii hidromorfologici la care sunt sensibile elementele de calitate biologice.

Pentru corpurile de apă nemonitorizate (Brădești – izv_cf. Jiu, Stângăceaua – izv – cf. Motru, Slătinic – izvoare – confl. Motru, Jidoșita – izv-Confl. Dunărea și Dunărea – Porțile de Fier 1) se va efectua o analiză completă a elementelor de calitate cu parametrii și frecvența de monitorizare prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel - Corpuri de apă ce se vor monitoriza anterior începerii lucrărilor și în al treilea an al perioadei de operare

Nr. crt	Puncte de monitorizare	Corp de apă	Elemente de calitate	Perioada de realizare a monitorizării	Raportare
1.	km 267+002	Brădești – izv_cf. Jiu	Fitoplancton Fitobentos Macrofite Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă	O dată în perioada anterioară începerii lucrărilor (perioada aprilie – septembrie)	1 raportare anterior începerii lucrărilor către ABA Banat și ABA Jiu
2.	km 301+976	Stangaceaua – izv-cf. Motru	Fitoplancton Fitobentos Macrofite Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		
3.	km 309+372	Slatinic– izvoare – confl. Motru	Fitobentos Macrofite Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă	O dată în cel de al 3-lea an al perioadei de operare (perioada aprilie-septembrie)	1 raportare în al treilea an al perioadei de operare către ABA Banat și ABA Jiu
4.	km 373+695	Jidostita – izv-Confl. Dunarea	Macrofite Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		
5.	km 381+556	Dunarea – Portile de Fier 1	Fitoplancton Macrofite Fauna nevertebrata bentică, Fauna piscicolă		

Program de monitorizare a impactului asupra biodiversității

Programul de monitorizare conține cerințe pentru etapa de execuție, etapa de funcționare și etapa de dezafectare și este însoțit de locațiile de monitorizare propuse pentru fiecare componentă și subcomponentă.

Planul de monitorizare a biodiversității este menit să furnizeze o bază pentru evaluarea pe timp îndelungat a statutului biodiversității în zonă și eficacitatea implementării măsurilor de protecție. Monitorizarea include evaluări atât ale condiției de bază a biodiversității din zonă, cât și a impactului produs prin realizarea obiectivului de investiție, prin analiza statutului resurselor biodiversității de-a lungul timpului.

Rezultatele monitorizării vor constitui o bază de date și informații cu ajutorul căreia va fi evidențiată necesitatea oricăror măsuri suplimentare sau a locațiilor suplimentare de implementare și care va indica situația existentă la acel moment.

Implementarea programului de monitorizare implică existența unei/unor echipe dedicate, de specialiști, care să includă cel puțin câte un expert pentru fiecare componentă Natura 2000 (habitate/ plante, nevertebrate, pești, herpetofaună, păsări, mamifere).

Independent de programul de monitorizare, titularul are obligația de a raporta, conform cerințelor legale în vigoare, orice ucidere accidentală a speciilor de păsări, precum și a speciilor strict protejate prevăzute în anexele nr. 4A și 4B ale OUG nr. 57/2007 (atât în perioada de construcție, cât și în perioada de funcționare).

Metodele de studiu selectate vor trebui să acopere toate particularitățile legate de identitatea speciilor analizate, fenologie și particularitățile/ limitările diferitelor zone de

studiu, iar datele și informațiile colectate să fie reprezentative, din punct de vedere al metodelor aplicate, pentru întreg teritoriul studiat.

Pentru derularea activităților de monitorizare a habitatelor și speciilor de interes comunitar se vor aplica cerințele metodologice ale ghidurilor pentru monitorizarea stării de conservare a speciilor și habitatelor din România, în baza articolului 17 din Directiva Habitate, publicate pe site-ul Institutului de Biologie București al Academiei Române (<http://www.ibiol.ro/posmediu/rezultate.htm>), respectiv:

- Ghid sintetic de monitorizare pentru habitatele de interes comunitar: tufărișuri, turbării și mlaștini, stâncării, păduri;
- Ghid sintetic de monitorizare pentru habitatele de interes comunitar (sărături, dune continentale, pajiști, apă dulce) din România;
- Ghid standard de monitorizare a speciilor de păsări de interes comunitar din România, elaborat de Societatea Ornitologică Română și Grupul Milvus în 2014, <http://monitorizareapasarilor.cnd„d.ro/documents/Ghid-standard-de-monitorizare-păsări-2014.pdf>;
- Ghid sintetic de monitorizare pentru speciile de mamifere de interes comunitar din România;
- Ghid sintetic pentru monitorizarea speciilor de nevertebrate de interes comunitar din România;
- Ghid sintetic de monitorizare a speciilor comunitare de reptile și amfibieni din România;
- Ghid sintetic de monitorizare a speciilor comunitare de pești din România;
- Ghid pentru monitorizarea stării de conservare a peșterilor și speciilor de lilieci de interes comunitar din România.

În înțelesul prezentului raport o „campanie de teren” reprezintă o deplasare în teren care asigură parcurgerea integrală a tuturor locațiilor de monitorizat, în interiorul teritoriului de studiu și cu aplicarea tuturor metodelor de studiu adecvate.

Pentru a obține date comparabile cu cele preluate din teren la momentul elaborării studiului de față, se recomandă ca punctele de monitorizare să fie identice cu cele ale stațiilor de inventariere/monitorizare folosite în cercetarea care a stat la baza elaborării prezentului studiu.

Responsabilitatea privind calitatea datelor colectate și raportate revine experților implicați în activitățile de monitorizare și autorilor rapoartelor de monitorizare.

Responsabilitatea dezvoltării, coordonării și implementării planului de monitorizare revine titularului proiectului, care are obligația de a se asigura de respectarea condițiilor prevăzute în actele de reglementare specifice.

În funcție de concluziile monitorizării, în situațiile neprevăzute pentru care se impun măsuri suplimentare, titularul proiectului va notifica ANPM cu privire la aceste măsuri, iar planul de monitorizare va fi actualizat periodic, de comun acord cu autoritatea de mediu.

În vederea monitorizării impactului pe care construcția și funcționarea căii ferate îl vor avea asupra componentelor de mediu se propune un plan de monitorizare care include componentele și subcomponentele de monitorizare, indicatorii, durata minimă, frecvența minimă a campaniilor de teren și frecvența raportărilor pentru perioada de construcție și pentru perioada de funcționare.

Programul de monitorizare este însoțit de locațiile de monitorizare propuse pentru fiecare componentă și subcomponentă.

În continuare este prezentat programul de monitorizare a impactului asupra biodiversității:

Program de monitorizare a impactului asupra componentelor biodiversității

Ținând seama de faptul că nu se cunoaște data exactă a începerii lucrărilor de construcție, aceasta depinzând de atribuirea de către autoritatea contractantă a contractului de execuție, se recomandă ca entitatea subcontractată de către titularul proiectului pentru efectuarea monitorizării componentelor biodiversității să dețină o bază de date proprie, cu informații recente și relevante (minim 6 luni înainte de începerea lucrărilor, în perioada favorabilă speciilor) pentru zona de studiu, în scopul realizării unei stări de referință. Astfel, va putea fi evaluată în mod corect și corespunzător orice formă de impact generată asupra componentelor biodiversității ca urmare a implementării proiectului propus.

Program de monitorizare a impactului asupra componentelor biodiversității

Scop	Componentă	Date colectate	Perioada	Frecvența de monitorizare	Frecvența de raportare	Resurse umane	Responsabil	Puncte/ trasee de monitorizare*
ETAPA DE EXECUȚIE								
Evaluarea semnificației impactului lucrărilor de construcție asupra habitatelor și speciilor de interes conservativ	Habitat și floră	Inventarierea, cartarea și dinamica habitatelor vegetației din zonele supuse reabilitării în timpul execuției lucrărilor. Inventarierea, cartarea și dinamica habitatelor/ vegetației din zonele renaturate la sfârșitul fazei de construcție. Inventarierea, cartarea și dinamica populațiilor speciilor de plante invazive, dacă acestea vor fi identificate în zona amplasament	Martie – Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert habitate / plante invazive 1 expert GIS	Titular proiect	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 461+200, km 467+000

	Ihtiofaună	Prezența speciilor de faună de interes conservativ în zonele afectate de construcție – date calitative și cantitative.	Martie – Octombrie (și pe toată perioada execuției lucrărilor la nivelul corpurilor de apă)	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert ihtiolog	km 258+000, km 291+000, km 304+100, km 314+300, km 326+000, km 331+200, km 359+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000
	Nevertebrate	Datele cantitative vor fi colectate pentru grupele pentru care aceste date pot fi colectate. Distribuția speciilor de faună de interes conservativ în zonele afectate de construcție. Inventarierea, cartarea și dinamica influențată de lucrările de construcție asupra speciilor de faună de interes conservativ. Semnificația impactului asupra habitatelor speciilor de faună de interes conservativ pentru acele specii care sunt strict asociate habitatelor care urmează	Aprilie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert entomolog	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km.320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000, km 413+300, km 407+000 - km 413+300 km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000,

		a fi afectate (zone umede etc).					km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Herpetofaună	Semnificația impactului asupra speciilor de faună de interes conservativ. Se vor identifica posibilele victime ale coliziunilor speciilor cu utilajele și garniturile de tren.	Martie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert herpetolog	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000

								km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Păsări		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert ornitolog		

								km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Mamifere		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert mamifere		

								km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Chiroptere		Aprilie - Octombrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert chiroptere		

ETAPA DE OPERARE							
<p>Evaluarea refacerii habitatelor și asociațiilor vegetale din zonele afectate în perioada de construcție și pe structuri nou create.</p> <p>Evaluarea dinamicii și impactului produs de plantele invazive.</p> <p>Evaluarea semnificației impactului produs de trafic (coliziune și zgomot) asupra speciilor de amfibieni, reptile, păsări, mamifere, chiroptere de interes conservativ.</p> <p>Evaluarea eficienței subtraversărilor și a celorlalte elemente care asigură permeabilitatea.</p>	<p>Habitate și floră</p>	<p>Prezența habitatelor de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție – date calitative și cantitative. Distribuția habitatelor de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție. Suprafețele de habitate afectate. Proporțiile populaționale ale speciilor de plante de importanță conservativă afectate. Prezența speciilor de plante invazive a căror răspândire a fost indusă de faza de construcție. Suprafețele afectate de plante invazive. Inventarierea, cartarea și dinamica plantelor invazive. Semnificația impactului asupra speciilor de plante de interes conservativ.</p>	<p>Martie - Septembrie</p>	<p>Minim o vizită lunară</p>	<p>Trimestrial</p>	<p>1 expert habitate / plante invazive 1 expert GIS</p>	<p>km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 461+200, km 467+000</p>

	Ihtiofaună		Martie - Octombrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert ihtiolog	km 258+000, km 291+000, km 304+100, km 314+300, km 326+000, km 331+200, km 359+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000
	Nevertebrate	Impactul produs de trafic (coliziune) asupra speciilor de amfibieni, reptile, păsări, mamifere – date cantitative și calitative. Impactul produs de trafic (zgomot) asupra speciilor de păsări de interes conservativ din vecinătatea căii ferate. Se vor identifica posibilele victime ale coliziunilor speciilor cu garniturile de tren.	Aprilie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert entomolog	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300 km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000

	Herpetofaună		Martie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert herpetolog	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
--	--------------	--	---------------------	-----------------------	-------------	---------------------	--

								km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Păsări		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert ornitolog		

								km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Mamifere		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert mamifere		

								km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Chiroptere		Aprilie - Octombrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert chiroptere		

ETAPA DE DEZAFECTARE							
<p>Evaluarea refacerii habitatelor și asociațiilor vegetale din zonele afectate.</p> <p>Evaluarea dinamicii și impactului produs de plantele invazive.</p>	<p>Habitate și floră</p>	<p>Prezența habitatelor de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție – date calitative și cantitative. Distribuția habitatelor de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție. Suprafețele de habitate afectate. Proporțiile populaționale ale speciilor de plante de importanță conservativă afectate. Inventarierea, cartarea și dinamica plantelor invazive a căror răspândire a fost indusă de faza de construcție. Semnificația impactului asupra speciilor de plante de interes conservativ.</p>	<p>Martie - Septembrie</p>	<p>Minim o vizită lunară</p>	<p>Trimestrial</p>	<p>1 expert habitate / plante invazive 1 expert GIS</p>	<p>Titularul proiectului</p> <p>km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 461+200, km 467+000</p>

	Ihtiofaună	Prezența speciilor de faună de interes conservativ în zonele afectate – date calitative și cantitative.	Martie - Octombrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert ihtiolog	km 258+000, km 291+000, km 304+100, km 314+300, km 326+000, km 331+200, km 359+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000
	Nevertebrate	Datele cantitative vor fi colectate pentru grupele pentru care aceste date pot fi colectate. Distribuția speciilor de faună de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate. Inventarierea, cartarea și dinamica influențată de lucrările de construcție asupra speciilor de faună de interes conservativ. Semnificația impactului asupra speciilor de faună de interes conservativ. Se vor identifica posibilele victime ale coliziunilor speciilor cu utilajele și garniturile de tren.	Aprilie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert entomolog	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 407+000 km 413+300 km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000

	Herpetofaună		Martie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert herpetolog	km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
--	--------------	--	---------------------	-----------------------	-------------	---------------------	--

								km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Păsări		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert ornitolog		

								km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 - km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000 - km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000 - km 474+000
	Mamifere		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert mamifere		

								km 251+700, km 253+000, km 258+000, km 267+000, km 277+000, km 291+000, km 302+000, km 304+100, km 307+000, km 314+300, km 319+700, km 320+500, km 326+000, km 331+200, km 335+000, km 337+000, km 343+000, km 346+000, km 352+000, km 354+700, km 359+700, km 371+250, km 373+000 km 382+000, km 383+200, km 385+500, km 389+300, km 390+700, km 392+000, km 395+000, km 397+000, km 401+000, km 404+800, km 407+000 - km 413+300, km 415+000, km 417+000, km 421+000, km 426+000, km 432+000, km 435+000, km 439+000, km 444+000, km 445+000- km 453+000, km 457+000, km 461+200, km 467+000, km 468+000- km 474+000
	Chiroptere		Aprilie - Octombrie	Minim o vizită lunară	Trimestrial	1 expert chiroptere		

Monitorizarea se va realiza atât pe toată lățimea culoarului expropriat al căii ferate, cât și ținând cont de necesitățile teritoriilor de hrănire, adăpost și reproducere ale speciilor din zona proiectului.

Punctele și transectele de monitorizare pentru componentele biodiversității sunt prezentate în figura de mai jos.

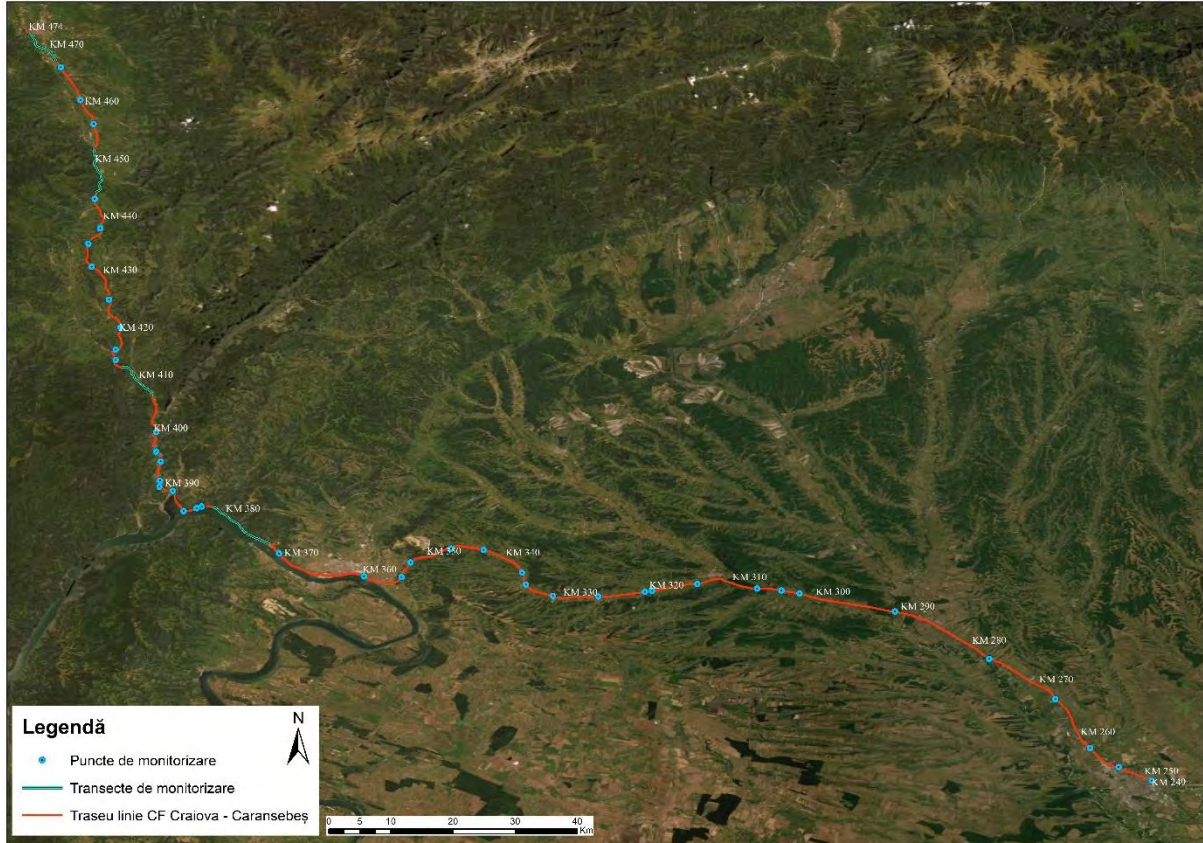


Figura - Punctele și transectele de monitorizare pentru componentele biodiversității

10. SITUAȚII DE RISC

Riscurile de accidente majore și/sau dezastre pot avea cauze naturale sau antropice. Principalele riscuri naturale de accidente majore și/sau dezastre sunt reprezentate de inundații, schimbări ale precipitațiilor extreme, alunecări de teren/instabilitatea solului.

Aceste fenomene naturale pot afecta populația, activitățile umane, mediul natural și cel construit.

Pe durata execuției lucrărilor nu există procese tehnologice în care se utilizează substanțe radioactive.

Linia de cale ferată și clădirile au fost proiectate conform standardelor privind rezistența la seism.

Din punct de vedere hidrologic și al riscului potențial de inundații, linia de cale ferată Craiova-Caransebeș poate fi împărțită în sectoare cu caracteristici relativ omogene:

- sectorul Craiova - Filiași – lângă orașul Ișalnița, râul Amaradia, un afluent stâng al râului Jiu, este traversat. Aceasta este o zonă caracterizată de suprafețe mari care permit inundarea râului Jiu, prezentând un risc potențial de inundații semnificative;
- sectorul Filiași-Strehaia – lângă Filiași se află confluența râurilor Motru și Jiu, de unde calea ferată urmărește cursul râului Motru, acesta prezentând un risc potențial semnificativ de inundații.
- sectorul Strehaia - Drobeta Turnu-Severin: acest sector este situat în cea mai înaltă parte a Podișul Getic, ajungând pe malul stâng al Dunării. De la Strehaia calea ferată urmărește cursul râului Hușnița până în orașul Prunișor; linia de cale ferată se desfășoară în apropierea albia activă al râului, ceea ce face ca riscul potențial în caz de inundații să fie semnificativ. De la Prunișor la Drobeta Turnu-Severin linia de cale ferată traversează o zonă caracterizată printr-un risc potențial scăzut de inundații care separă bazinul hidrografic al râului Hușnița de fluviul Dunărea, care este atins în vecinătatea localității Șimian.
- sectorul Drobeta Turnu Severin – Orșova - de la Drobeta Turnu Severin până la Porțile de Fier, calea ferată urmează cursul Dunării de-a lungul malului stâng (drept geografic) într-o zonă montană, în corespondență cu pantele sudice ale Munților Mehedinți. Între calea ferată și cursul fluviului Dunărea este DN6 DN. Pornind de la Porțile de Fier și până la Orșova, calea ferată trece în stânga geografică a Drumului Național DN6 și se afla direct lângă malul Dunării.
- sectorul Orșova – Mehadia - plecând de la Orșova linia de cale ferată este orientată spre sud-nord și se desfășoară de-a lungul Culoarului Timiș-Cerna, coridorul care traversează Carpaților Meridionali pe cursul râurilor omonime. Cursul râului Cerna este urmat până la localitatea Mehadia, un sector caracterizat de un risc potențial ridicat de inundații.
- sectorul Mehadia – Teregova - calea ferată urmează în acest sector cursul râului Belareca, care se caracterizează printr-un risc potențial limitat de inundații.
- sectorul Teregova – Caransebeș - la Teregova, calea ferată ajunge în valea râului Timiș care este urmată până la ajungerea la Caransebeș și care prezintă un risc potențial mare de inundații.

În ansamblu, sectorul feroviar dintre Craiova și Caransebeș are multe sectoare expuse riscului ridicat de inundații, fapt confirmat de întreruperile relativ frecvente ale circulației trenurilor ca urmare a creșterii nivelului apei în zonele învecinate.

Inundațiile se produc atunci când apele de suprafață acoperă pământul care în mod normal este uscat sau când apele depășesc locurile închise normal. Cel mai răspândit pericol dintre toate, inundațiile pot apărea datorită precipitațiilor anormal de mari, cea mai importantă cauză a inundațiilor este ploaia excesivă.

Zona montană Balota este caracterizată prin pante instabile și supusă alunecărilor de teren.

Conform Legii 575/2001 - Anexa 6, perimetrul situat între km 248+760 – 292+500 se află în zona cu potențial "scăzut" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare „redusă” perimetrul dintre km 292+500 - 395+000 se afla în zona cu potențial "ridicat" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare „mare” cu alunecări primare - reactivate și perimetrul situat între km 395+000 - 474+925, se află în zona cu potențial „mediu” de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare „redușă” cu alunecări primare.

Proiectul analizat nu intră sub incidența actelor normative naționale care transpun legislația comunitară privind SEVESO. Deși în principal în etapa de execuție vor fi utilizate substanțe chimice periculoase, riscul ca acestea să conducă la producerea unor accidente majore cu efecte semnificative asupra mediului și populației este redus.

Riscuri de accidente asociate proiectului pot apărea în toate etapele acestuia (execuție, funcționare și dezafectare).

În etapa de execuție riscurile de accidente pot fi:

- accidente în lucrul cu utilajele și mijloacele de transport;
- accidente rutiere în incinta șantierului și pe drumurile tehnologice;
- electrocutări, arsuri, orbiri;
- inhalatii de praf sau de gaze;
- căderi de la înălțimi sau în excavații;
- striviri de elemente în cădere;
- înec la execuția podurilor/podețelor;
- surpări sau prăbușiri;
- explozii sau incendii din diferite cauze;
- alunecări de teren în zonele excavate în care nu s-au finalizat lucrările de protecție.
- Inundații și surpări de teren, cutremure.

Pot să apară și acte de vandalism, obiecte aruncate/abandonate pe linia căii ferate.

Accidentele menționate mai sus au un caracter limitat în timp și spațiu, nu au toate efecte asupra mediului înconjurător, dar pot duce la pierderi materiale, întârzierea lucrărilor, pierderi de vieți omenești și pot avea efecte economice negative.

O altă categorie de accidente în această perioadă, poate avea loc în legătură cu populația din zona lucrărilor, care nu este obișnuită cu concentrările de trafic induse, dar poate fi afectată de lucrările neterminate ori fără semne de avertizare în cazul lucrărilor.

Conformitatea cu STI asigură interoperabilitatea, dar nu se garantează o siguranță absolută pentru punerea în funcțiune și exploatare. În STI sunt prevăzute numai măsurile concepute pentru a reduce riscurile specifice din tunel, riscurile legate de circulația trenurilor pe calea ferată, cum ar fi deraierea și coliziunea cu alte trenuri, abordate prin măsuri generale de siguranță feroviară.

Zonele de intrare-ieșire ale tunelurilor nu generează nici un risc specific, deoarece acestea sunt în zone agricole și forestiere și nu afectează localități administrativ - teritoriale.

Soluțiile tehnice adoptate în cadrul proiectului de „Reabilitare a liniei cf Craiova - Caransebeș” au avut în vedere principale provocări/amenințări datorate schimbărilor climatice, acest lucru va contribui la evitarea unor investiții viitoare costisitoare și a perturbării operațiunilor de transport.

Aprovizionarea cu materialele necesare se va face doar de la furnizorii autorizați care să fie cât mai apropiați de locul utilizării. În cadrul amplasamentelor în care se vor utiliza aceste materiale, personalul va fi instruit periodic cu privire la pericolele ce ar putea fi provocate de acestea, precum și la modul de acționare în cazul apariției unor accidente, se vor la cunoștință recomandările din fișele cu date de securitate, care vor fi transmise obligatoriu de către furnizori.

În **etapa de funcționare**, riscurile de accidente asociate proiectului sunt:

- deraierea trenului – se pot produce ca urmare a neefectuării verificărilor tehnice, a defecțiunilor apărute la terasamentul cf sau ca urmare a unor erori umane;
- ciocniri de trenuri;
- coliziuni de tren cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere (copaci, animale, obiecte fixate sau aflate temporar pe/sau în apropierea căii ferate
- incendii ce afectează trenurile în circulație sau construcții și instalații aflate în folosință;
- căderi de pomi pe instalațiile de electrificare sau în gabaritul căii ferate;
- coliziuni ale trenurilor cu vehiculele rutiere la trecerile de nivel ca urmare a abaterii atenției de la parcurs, de la comunicațiile prin radio și de la indicațiile semnalului, neefectuarea semnalelor acustice aferente la trecerile la nivel;
- accidente de persoane cauzate de persoanele care cad în timpul călătoriei.

De asemenea în acest tip de accident sunt incluse și persoanele care cad în timpul călătoriei la bordul vehiculelor feroviare.

În rândul statelor membre, România, a înregistrat 102 accidente feroviare în anul 2020 astfel de incidente fost de 7,6% din numărul total de accidente feroviare înregistrate la nivelul blocului comunitar. Comparativ, în 2011, România a înregistrat 217 accidente feroviare, adică peste 10% dintre cele consemnate în anul respectiv la nivelul Uniunii Europene.

Casificarea accidentelor și incidentelor (Extras din HG117/2010)

Art. 7.

(1) În înțelesul prezentului regulament, accidentele se împart în următoarele categorii:

a) coliziuni ce pot avea loc între trenuri sau coliziuni între trenuri și alte vehicule feroviare în mișcare ori în staționare, cu excepția celor care pot fi scoase de pe linie cu brațele. În categoria coliziunilor de trenuri se includ acostările între trenuri sau cu vehicule feroviare în staționare ori în mișcare, precum și cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere, cu excepția celor care pot fi scoase din gabaritul liniei cu brațele;

- b) deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație;
- c) loviri ale vehiculelor rutiere la trecerile la nivel de către trenuri în circulație;
- d) loviri ale persoanelor de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid;
- e) incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor în circulație.

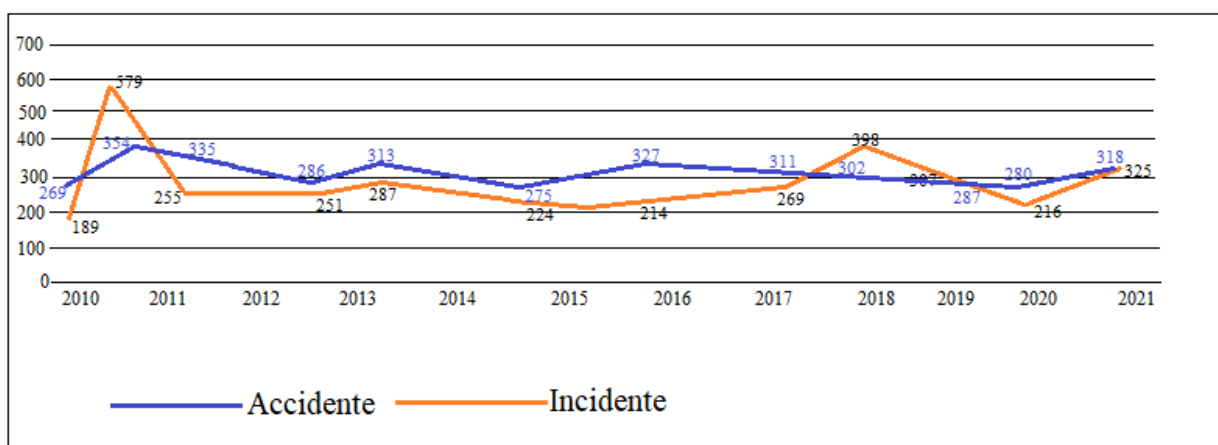
(2) În funcție de consecințe, accidentele se clasifică în:

a) accidente grave - situațiile sau faptele prevăzute la alin. (1) lit. a) și b), care au avut ca urmare, după caz:

- cel puțin o persoană decedată;
- vătămarea gravă a cel puțin 5 persoane;
- pagube importante produse vehiculelor feroviare, infrastructurii feroviare sau mediului, precum și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării acesteia.

b) accidente - situațiile sau faptele prevăzute la alin. (1) care nu se încadrează la accidente grave. Sunt considerate accidente și situațiile sau faptele prevăzute la alin. (1) produse în activitatea de manevră feroviară, care au avut ca urmare decesul a cel puțin unei persoane.

Situația accidentelor feroviare la nivel național înregistrate în perioada 2010-2021, conform Rapoartelor anuale ale ASFR este prezentată în tabelul de mai jos.



Pentru a crea o imagine mai detaliată asupra nivelului de risc asociat activităților feroviare am realizat o analiză de risc a principalelor evenimente de pericol identificate mai sus, acordând fiecăruia dintre acestea note privind frecvența de apariție și gravitatea consecințelor.

Riscul este definit ca:

$$R = F \times C$$

Unde:

R = riscul, în unități de „consecință” pe unitatea de timp;

F = frecvența de apariție a evenimentului (unități de timp)⁻¹;

C = consecința evenimentului, în unități corespunzătoare (pierderi financiare, impact asupra sănătății).

Categoriile de frecvență a apariției evenimentelor de pericol și nivelurile de gravitate ale consecințelor utilizate în analiza de risc sunt descrise acestora sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel - Categoriile de frecvență utilizate în analiza riscurilor

Categoria de frecvență	Nivel de frecvență	Descrierea
Frecventă	5	Susceptibilă de a se produce frecvent.
Probabilă	4	Poate apărea de mai multe ori. Apariția pericolului este așteptată adesea.
Ocazională	3	Susceptibilitatea de a se produce de mai multe ori. Apariția pericolului este așteptată de mai multe ori.
Rară	2	Susceptibilă de a apărea cândva în ciclul de viață al sistemului. Apariția pericolului este așteptată în mod rezonabil.
Improbabilă	1	Puțin susceptibilă de a se produce, dar posibilă. Se poate admite ca apariția pericolului este posibilă în mod excepțional.

De asemenea, în tabelul de mai jos sunt prezentate nivelurile de gravitate ale consecințelor utilizate în analiza de risc.

Tabel - Categoriile de gravitate ale consecințelor utilizate în analiza riscurilor

Gradul de gravitate	Nivel de gravitate	Descrierea
Catastrofal	5	- Morți și/sau mai multe persoane grav rănite; - Pagube majore asupra mediului.
Critic	4	- Un mort și/sau o persoană grav rănită; - Pagube semnificative asupra mediului.
Serios	3	- Răni ușoare; - Amenințări semnificative asupra mediului.
Minor	2	- Eventual o persoană ușor rănită.
Nesemnificativ	1	- Fără afectarea persoanelor sau a mediului

Nivelul de risc este definit ca fiind produsul dintre frecvență (F) și nivelul de gravitate al consecințelor (C):

$$R = F \times C$$

În tabelul următor este prezentat nivelul de risc apreciat pentru fiecare eveniment de pericol identificat.

Tabel - Evaluarea riscului

Nivel de risc	
Nesemnificativ	1-4
Scăzut	5-9
Moderat	10-14
Ridicat	14-19
Semnificativ	20-25

Așa cum se observă din calcul, probabilitatea de producere a unui accident pe calea ferată este redusă. Cu toate acestea trebuie luat în considerare că un impact semnificativ asupra mediului (în special pentru biodiversitate) se poate produce în scenariul în care un accident al unui tren marfar care transportă produse petroliere se

poate produce în zonele sensibile din vecinătatea proiectului (cursuri de apă sau în zone protejate).

Pentru minimizarea riscului se recomandă dotarea cu materiale absorbante plutitoare cu care să se intervină în caz de scurgeri de produs petrolier în cursurile de apă. De asemenea, personalul operator trebuie să fie instruit periodic cu privire la modalitatea de intervenție în caz de producere a unui accident.

Conform OUG 73/2019 privind siguranța feroviară, responsabilitatea exploatării sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, care au obligația să obțină autorizația de siguranță emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară și să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor prin aplicarea standardelor și normelor naționale de siguranță și prin instituirea unui Sistem de Management al Siguranței (SMS).

AGIFER poate investiga și acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar.

AGIFER decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele: a) gravitatea accidentului sau incidentului; b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem; c) impactul său asupra siguranței feroviare; d) cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar, ale Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre.

Principalul risc cu implicații și asupra mediului înconjurător este reprezentat de accidentele feroviare în scenariul în care sunt implicate trenuri marfare care transportă substanțe periculoase, ce ar putea să producă contaminări semnificative ale solului, apelor subterane sau apelor de suprafață.

În cazul transporturilor feroviare riscurile de producere a accidentelor sunt strâns legate de nivelul de mentenanță al liniei, calitatea materialului rulant, vitezele de deplasare pe anumite tronsoane, complexitatea șinei (cu risc deosebit în cazul nodurilor de cale ferată și a trecerilor la nivel cu aceasta). De asemenea în cazul liniilor electrificate există riscul distrugerii transformatoarelor din zona șinelor.

Dacă pentru scurgerile provenite din accidentele rutiere există informații legate de rata producerii acestora pe diferite tipuri de drumuri, în cazul transportului feroviar nu putem vorbi de o corespondență din care se poate estima frecvența scurgerilor din vagoanele de marfă, aceasta putând fiind doar aproximată din diversele studii realizate la nivel european.

În **etapa de dezafectare**, riscurile de accidente sunt similare cu cele descrise în etapa de execuție.

Tabel - Aprecierea riscului în etapa de operare a căii ferate

Cod	Eveniment	Cauze posibile	Nivel de frecvență (F)	Justificarea alegerii nivelului de probabilitate	Nivel de consecință (C)	Justificarea alegerii nivelului de consecință	Nivel de risc (F x C)	Evaluare risc
F.1	Deraierea trenului	neatenția mecanicului de locomotivă (semnale de pericol depășite); nerespectarea vitezelor de circulație; defecțiuni tehnice ale materialului rulant; defecțiuni tehnice ale căii ferate.	2	Conform datelor statistice ASFR, în România frecvența accidentelor feroviare în care se produc deraieri ale trenurilor este mică (2,2%).	5	Acest tip de accident poate duce la pierderi de vieți omenești și la accidente de mediu grave	10	moderat
F.2	Coliziuni între trenuri	neatenția mecanicului de locomotivă (semnale de pericol depășite); interpretarea eronată a semnificației indicațiilor; gararea incompletă a trenurilor în halte de mișcare și stații CF	2	Conform datelor statistice ASFR, în România frecvența accidentelor feroviare în care se produc deraieri ale trenurilor este mică (5%).	5	Acest tip de accident poate duce la pierderi de vieți omenești și la accidente de mediu grave	10	moderat
F.3	Coliziuni de tren cu obstacole aflate în spațiul gabaritudinal de liberă trecere	abandonarea intenționată a unor obiecte pe sau în apropierea căii ferate; animale domestice nesupravegheate; animale sălbatice aflate în apropierea sau pe calea ferată; copaci căzuți pe terasamentul căii ferate.	3	Având în vedere că traseul de cale ferată traversează zone populate și zone naturale protejate am considerat o frecvență probabilă de producere a acestui tip de eveniment de pericol.	4	Acest tip de accident poate duce la pierderi de vieți omenești și la accidente de mediu grave	12	ridicat

**Raport privind impactul asupra mediului pentru investiția
„Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș”**

Cod	Eveniment	Cauze posibile	Nivel de frecvență (F)	Justificarea alegerii nivelului de probabilitate	Nivel de consecință (C)	Justificarea alegerii nivelului de consecință	Nivel de risc (F x C)	Evaluare risc
F.4	Coliziuni ale trenurilor cu vehicule rutiere la trecerile la nivel	neatenția mecanicului de locomotivă; defecțiuni tehnice la sistemul de avertizare (barieră și semafor); nerealizarea semnalelor acustice de atenționare la trecerea prin dreptul stâlpilor de fluier.	3	Conform datelor statistice ASFR, în România frecvența accidentelor la trecerile la nivel cu calea ferată este mare (27,2%) și ca atare am considerat o frecvență probabilă de producere a acestui tip de eveniment de pericol în zona proiectului.	4	Acest tip de accident poate duce la pierderea mai multor vieți omenești	12	ridicat
F.5	Incendii la vehiculele feroviare	defecțiuni tehnice la materialul rulant; fumatul în locuri nepermise; scurgeri de lichide inflamabile de la garniturile de tren	1	Conform datelor statistice ASFR, în România frecvența accidentelor feroviare în care se produc deraieri ale trenurilor este foarte mică (0,6%).	3	Acest tip de accident poate duce la rănirea unor persoane și amenințări semnificative asupra mediului	3	scăzut
F.6	Accidente de persoane cauzate de materialul rulant în mișcare	neatenția persoanelor la traversarea liniei de cale ferată; neatenția persoanelor în timpul călătoriei cu trenul; obiecte care se pot desprinde de materialul rulant în mișcare.	2	Conform datelor statistice ASFR, în România frecvența accidentelor feroviare în care se produc aceste accidente este foarte mare (63,6%).	3	Acest tip de accident poate duce la rănirea sau chiar decesul persoanelor implicate în accident.	6	scăzut

În matricea de mai jos sunt încadrate evenimentele de pericol (corespunzătoare coloanei „Cod” din tabelul anterior) în clasele de risc rezultate ca urmare a aprecierii acestora.

Nivel frecvență	Frecventă (5)					
	Probabilă (4)					F.3, F.4
	Ocazională (3)					
	Rară (2)					F.1, F.2
	Improbabilă (1)		F.6	F.5		
		Insignifiant (1)	Minor (2)	Serios (3)	Critic (4)	Catastrofal (5)
		Nivel de gravitate al consecințelor				

Legendă: Risc mare Risc moderat Risc scăzut

Așa cum se observă din calcul, probabilitatea de producere a unui accident pe calea ferată este redusă.

Cu toate acestea trebuie luat în considerare că un impact semnificativ asupra mediului (în special pentru biodiversitate) se poate produce în scenariul în care un accident al unui tren marfar care transportă produse petroliere se poate produce în zonele sensibile din vecinătatea proiectului (cursuri de apă sau în zone protejate).

Pentru minimizarea riscului se recomandă dotarea cu materiale absorbante plutitoare cu care să se intervină în caz de scurgeri de produs petrolier în cursurile de apă. De asemenea, personalul operator trebuie să fie instruit periodic cu privire la modalitatea de intervenție în caz de producere a unui accident.

Conform OUG 73/2019 privind siguranța feroviară, responsabilitatea exploatării sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, care au obligația să obțină autorizația de siguranță emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară și să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor prin aplicarea standardelor și normelor naționale de siguranță și prin instituirea unui Sistem de Management al Siguranței (SMS).

AGIFER poate investiga și acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar.

AGIFER decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele: a) gravitatea accidentului sau incidentului; b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem; c) impactul său asupra siguranței feroviare; d) cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar, ale Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre.

Principalul risc cu implicații și asupra mediului înconjurător este reprezentat de accidentele feroviare în scenariul în care sunt implicate trenuri marfare care transportă substanțe periculoase, ce ar putea să producă contaminări semnificative ale solului, apelor subterane sau apelor de suprafață.

În cazul transporturilor feroviare riscurile de producere a accidentelor sunt strâns legate de nivelul de mentenanță al liniei, calitatea materialului rulant, vitezele de deplasare pe anumite tronsoane, complexitatea șinei (cu risc deosebit în cazul nodurilor de cale ferată și a trecerilor la nivel cu aceasta). De asemenea în cazul liniilor electrificate există riscul distrugerii transformatoarelor din zona șinelor.

Dacă pentru scurgerile provenite din accidentele rutiere există informații legate de rata producerii acestora pe diferite tipuri de drumuri, în cazul transportului feroviar nu putem vorbi de o corespondență din care se poate estima frecvența scurgerilor din vagoanele de marfă, aceasta putând fiind doar aproximată din diversele studii realizate la nivel european.

În **etapa de dezafectare**, riscurile de accidente sunt similare cu cele descrise în etapa de execuție.

MĂSURI DE PREVENIRE A ACCIDENTELOR

Măsuri de prevenire în etapa de execuție

- realizarea de instructaje periodice ale personalului de lucru, care să prevadă explicații detaliate ale potențialelor situații de risc și modurile de intervenție asociate fiecărui risc identificat;
- controlul strict al personalului muncitor privind disciplina în șantier, instructaj periodic, portul echipamentelor de protecție;
- verificarea înainte de intrarea în lucru a utilajelor, echipamentelor, mecanismelor și sculelor pentru a constata integritatea și buna lor funcționare;
- verificarea și semnalizarea locațiilor cu potențiale hazarde din zonele de execuție a lucrărilor;
- asigurarea utilizării de către personalul de lucru a tuturor echipamentelor de siguranță și securitate în muncă;
- asigurarea și verificarea indicatoarelor de interzicere a accesului în anumite zone, a plăcuțelor indicatoare cu însemne de pericol;
- realizarea de împrejmuiri, semnalizări și alte avertizări pentru a delimita zonele de lucru;
- controlul accesului persoanelor în șantier;
- monitorizarea utilajelor, a etanșeității recipientelor de stocare;
- verificarea periodică a tuturor utilajelor utilizate în etapa de construcție și pentru activități de mentenanță în etapa de funcționare;
- semnalarea din timp a eventualelor deficiențe apărute, remedierea operativă a acestora.

Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice aflate în vigoare:

- GE 022 – 97: Ghid privind execuția lucrărilor de demolare a elementelor de construcții din beton și beton armat;
- reglementări privind protecția și igiena muncii în construcții;

- norme generale de protecția împotriva incendiilor la proiectarea și realizarea construcțiilor și instalațiilor;
- normele securitate și sănătate în muncă (SSM).

Măsuri de prevenire în **etapa de funcționare**

Ieșirile de urgență și încăperile tehnice (spații închise cu uși pentru acces / ieșire în interiorul sau în afara tunelului, cu instalații de siguranță care sunt necesare pentru cel puțin una dintre următoarele funcții: auto-salvare, evacuare, comunicare de urgență, salvare, stingere a incendiilor, semnalizare și echipamente de comunicații și sursa de energoalimentare) trebuie să fie prevăzute cu măsuri care împiedică accesul neautorizat din exterior, în timp ce din interior, întotdeauna trebuie să fie posibil să se deschidă ușile pentru evacuare. Persoanele care au acces la o trecere transversală sunt fie personal autorizat care lucrează în tunel, fie călători care se evacuează.

Tunelul POARTA I va fi prevăzut cu două zone de siguranță aproape de cele două zone de intrare în tunel. Zona în aer liber în jurul zonei de siguranță va avea o suprafață minimă de 500mp. Lângă zona de siguranță dinspre HM DOMASNEA CORNEA va fi amenajată o suprafață de 900 mp (30x30 m) pentru aterizare elicopter. Zona de siguranță de lângă ieșirea de urgență trebuie vor fi prevăzute cu o zonă de parcare pentru vehiculele de prim ajutor de urgență și un spațiu pentru manevrarea acestora. Zona va fi îngădită și va fi accesibilă numai personalului autorizat printr-o poartă cu dimensiuni adecvate care va permite și trecerea vehiculelor de prim ajutor.

Pentru a permite monitorizarea constantă a temperaturilor în interiorul tunelurilor și pentru a detecta prezența creșterilor anormale de temperatură sau de dezvoltare a unei flăcări deschise, trebuie să se asigure o distribuție lineară de detectoare de căldură care monitorizează întreaga lungime a tunelului. Acest sistem este necesar pentru a activa în siguranță sistemele precum ventilația pentru suprapresiune din trecerile transversale și este important pentru personalul care controlează tunelul și gestionează situațiile de urgență în tunelurile feroviare, deoarece permite determinarea exactă a locației evenimentului, precum și valoarea temperaturii.

Sistemul de monitorizare interioară a tunelurilor va fi alcătuit din senzori conectați la unități de control adecvate.

Telefoanele de urgență echipate cu difuzoare trebuie prevăzute pentru călători, personalul cf și ca mijloace de comunicare pentru serviciile de intervenție de urgență.

Auto-salvarea călătorilor este facilitată de prezența în tuneluri a unui iluminat de urgență de-a lungul căilor de evacuare. Iluminatul de urgență urmează căile de evacuare.

Zonele de gestionare a urgențelor destinate tunelului sunt realizate și prevăzute cu: o zonă de parcare pentru vehiculele de salvare și de urgență de prim ajutor, un punct de staționare pentru călători și personalul CFR. Zona este împrejmuită și accesibilă numai personalului autorizat, printr-o poartă de dimensiuni adecvate care permite trecerea serviciilor de urgență.

Pentru pompieri trebuie sunt prevăzute prize electrice, alte tipuri de prize, conexiune la motopompă și un hidrant.

Pentru lucrările de mentenanță în vederea combaterii efectelor unor poluări accidentale provocate de eventualele scurgeri ale substanțelor, în urma utilizării sau manipulării necorespunzătoare a acestora, amplasamentele pe care acestea se vor stoca sau utiliza vor fi dotate cu echipamente pentru intervenție specifice.

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

Cu ocazia efectuării lucrărilor planificate la linii, lucrări de artă și instalații, înainte de execuția lucrărilor, se întocmesc reglementări prin care se stabilesc măsuri specifice ce trebuie luate în perioada lucrărilor astfel încât să fie preîntâmpinate accidentele.

Pe lângă măsurile menționate mai sus, în proiect au fost stabilite o serie de soluții tehnice menite să prevină accidentele:

- ridicarea nivelului căii ferate pe zonele inundabile în scopul prevenirii inundării terasamentului căii (eliminarea unui factor de risc generator de accidente);
- dotarea cu separatoare de hidrocarburi la punctele de evacuare a apelor menționate în cadrul proiectului pentru prevenirea poluării accidentale a apelor;

De asemenea, se vor respecta prevederile: Proiectului Tehnic, Caietelor de Sarcini, a legilor și normativelor privind calitatea în construcții.

În **etapa de dezafectare**, măsurile de prevenire a riscului de accidente sunt similare cu cele descrise în etapa de execuție.

11. REZUMAT NON-TEHNIC

Acest rezumat a fost elaborat pentru a prezenta într-un limbaj non-tehnic concluziile „Raportului privind impactul asupra mediului” pentru proiectul „Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu-Severin – Caransebeș”, proiect propus de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA.

Proiectul de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș este cuprins în Master Planul General de Transport al României-varianta finală aprobat.

La elaborarea prezentului Raport privind impactul asupra mediului, elaborat în conformitate cu Anexa 4 din Legea 292/2018 privind evaluarea anumitor proiecte publice și private asupra mediului, au fost avute în vedere următoarele elemente:

- Documentația tehnică elaborată pentru proiect;
 - Îndrumarul elaborat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului;
 - Documente emise de instituții abilitate;
 - Date și informații culese în timpul vizitelor în teren;
 - Literatura de specialitate, studii, anuare, monografii;
- Legislația aplicabilă în domeniu:
- Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 Aprilie 2014 de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (inclusiv a anexelor);
 - Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
 - Ordinul nr. 269/2020 privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte;
 - Ordinul nr. 1825/2016 privind aprobarea ghidurilor pentru evaluarea impactului asupra mediului;
 - Legea nr. 107/1996 Legea apelor, cu modificările și completările ulterioare;
 - OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

INFORMAȚII DESPRE TITULARUL PROIECTULUI

CNCF CFR SA este o companie de interes strategic național, funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor.

Compania Națională de Cai Ferate “CFR” SA

Adresa: B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București

Tel. 0213-192.400, fax: 0213-192.401

PREZENTARE GENERALĂ A PROIECTULUI

Proiectul vizează reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș ca parte componentă a coridorului Orient/Est Mediteranean și presupune realizarea unei infrastructuri ce va permite viteze maxime cuprinse între 120 km/h și de 160 km/h.

Proiectul va fi implementat pe magistrala feroviară 900 București Nord – Craiova – Timișoara Nord, pe intervalul cuprins între: *km. existent 248+760*, al stației Craiova – *km existent 474+925 al stației Caransebeș*.

Punctul de început al proiectului este considerat km 248+760 (intrarea în stația Craiova), iar punctul final al traseului liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, după implementarea proiectului de reabilitare este km 474+047, corespunzător intrării în stația Caransebeș.

Astfel, km 474+925 existent, corespunzător intrării în stația Caransebeș, devine după implementarea proiectului km 474+047, iar punctul de început al proiectului este atât în situația existentă cât și în situația proiectată km 248+760.

Pe lângă lucrările de reabilitare a liniei de cale ferată între Craiova – Drobeta Turnu Severin și Caransebeș, proiectul cuprinde și realizarea unui racord feroviar cu linia industrială Dudașu care se desprinde din linia principală la km pr. 358+892, având lungimea de 2,2 km.

Nr. crt.	Linia de cale ferată	Linia EXISTENTĂ		Linia PROIECTATĂ	
		Început Traseu	Final traseu	Început traseu	Final traseu
1.	Linia de cale ferată Craiova - Caransebeș	km.248+760 (inclusiv stația Craiova)	km.474+925 (fără stația Caransebeș)	km.248+760 (inclusiv stația Craiova)	km.474+047 (fără stația Caransebeș)
2.	Linia de legătură în zona industrială Dudașu	-	-	km.0+000	km.2+200

Principalele obiective ale proiectului sunt:

- modernizarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional, astfel:
 - dublare linie pe o lungime cât mai mare din traseu,
 - reabilitare linie existentă,
 - eliminarea zonelor cu risc la inundații, înzăpezire, alunecări;
 - introducerea instalațiilor de centralizare electronică/electrodinamică noi sau reabilite, în stații și linie curentă;
 - introducerea sistemului de siguranță ERTMS nivel 2;
 - în toate stațiile asigurarea lungimii maxime de 740 m pentru gararea trenurilor;
 - în toate stațiile, peroane înalte și cu o lungime de 400 m;
 - lucrări de artă noi și reabilite - poduri, podețe, pasaje denivelate, tunele;
 - lucrări de consolidări, apărări de maluri, reabilitarea sistemului de drenaj, îmbunătățirea calității terasamentelor;
 - lucrări civile la clădirile de călători din stații, lucrări de igienizare și cosmetizare a construcțiilor existente, intervenții la structuri;
 - asigurarea vitezelor de circulație ale trenurilor de 100 - 120 km/h (pentru trenurile de marfă), respectiv 120 - 160 km/h (pentru trenurile de călători), cu excepții pe unele zone, unde linia se va reabilita pe traseul existent;
- modernizarea instalațiilor de electrificare pe toată lungimea;
- mărirea capacității de tranzit.

Master Planul General de Transport al României pe termen scurt, mediul și lung pentru perioada 2014 - 2030, promovat de Ministerul Transporturilor, care a parcurs procedura de evaluare de mediu pentru planuri și programe, în urma căreia a fost emis Avizul de Mediu nr. 33 din 11.12.2015.

Pentru realizarea obiectivelor propuse vor fi parcurse următoarele etape:

- Reabilitarea/demolarea podurilor și podețelor;
- Construirea noilor poduri și podețe;
- Dezafectarea suprastructurii și terasamentelor căii ferate;
- Reabilitarea suprastructurii și terasamentelor căii ferate;
- Reabilitare tunele și construire tunele noi;
- Dezafectarea și demolarea unor construcții civile din stații;
- Construirea de clădiri noi în stații;
- Execuția drumurilor de acces;
- Execuția lucrărilor de consolidare a terasamentului;
- Realizarea sistemului de siguranță ERTMS;
- Realizarea noii structuri a căii ferate;
- Lucrări pentru dirijarea și evacuarea apelor pluviale;
- Lucrări pentru siguranța populației și protecția mediului;
- Lucrări pentru refacerea amplasamentului la finalizarea construcției;
- Realizarea organizării de șantier, a platformei de depozitare a materialelor și a platformelor tehnologice pentru realizarea podurilor și podețelor;
- Amenajarea drumurilor de întreținere existente și altele noi.

Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi în conformitate cu parametrii tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare.

LOCALIZAREA PROIECTULUI

Din punct de vedere administrativ, traseul liniei de cale ferată proiectate traversează 3 județe și 30 unități administrative teritoriale (UAT):

- *Județul Dolj*: Craiova, Ișalnița, Almăj, Coțofeni din Față, Brădești, Filiași;
- *Județul Mehedinți*: Butoiești, Stângăceanu, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Hușnicioara, Șimian, Drobeta Turnu – Severin, Ilovița, Orșova;
- *Județul Caraș – Severin*: *Topleț, Băile Herculane, Mehadia, Iablanțița, Cornea, Domașnea, Teregova, Armeniș, Slatina – Timiș, Bucșnița, Buchin, Caransebeș și Păltiniș.*

Regionalele de cale ferată aferente pentru această linie sunt:

- Regionala de cale ferată Craiova de la km 248+760 la km 384+500;
- Regionala de cale ferată Timișoara de la km 384+500 la km 474+047.

În ceea ce privește localizarea față de zonele locuite, limita proiectului propus se află la o distanță de cuprinsă între 10 m și 40m față de cea mai apropiată zonă de locuințe.

În ceea ce privește componenta hidrografică, traseul căii ferate intersectează două bazine/spații hidrografice – Jiu și Banat.

Traseul căii ferate Craiova – Drobeta Turnu – Severin – Caransebeș în raport cu lucrările propuse în proiect au fost identificate 26 de corpuri de apă de suprafață potențial afectate de proiect.

Traseul propus al proiectului intersectează și trece prin vecinătatea următoarele arii naturale protejate:

Nr.crt	Cod National	Cod INSPIRE	Denumire
Situri Natura 2000 INTERSECTATE			
1.	ROSCI0045	ROSCI0045	Coridorul Jiului
2.	ROSCI0366	ROSCI0366	Râul Motru
3.	ROSCI0420	ROSCI0420	Oprănești
4.	ROSPA0026	ROSPA0026	Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
5.	ROSPA0080	ROSPA0080	Munții Almăjului – Locvei
6.	ROSCI0206	ROSCI0206	Porțile de Fier
7.	ROSCI0069	ROSCI0069	Domogled – Valea Cernei
8.	ROSCI0385	ROSCI0385	Râul Timiș între Rusca și Prisaca
9.	ROSCI0284	ROSCI0284	Cheile Teregovei
Situri Natura 2000 situate IN VECINATATE			
1.	ROSCI0405	ROSCI0405	Dealurile Strehaia – Bâtlanele
2.	ROSPA0035	ROSPA0035	Domogled – Valea Cernei
3.	ROSCI0432	ROSCI0432	Prunișor
Arii naturale protejate de interes național, parcuri naturale și situri RAMSAR INTERSECTATE			
1.	2.295	RONPA0312	Iardașița
2.	2.306	RONPA0383	Râpa Neagra
3.	2.597	RONPA0614	Gura Văii – Vârciorova
4.	2.598	RONPA0615	Valea Oglanicului
5.	2.608	RONPA0625	Dealul Varanic
6.	2.622	RONPA0639	Cracul Gaioara
7.	2.624	RONPA0641	Cracul Crucii
8.	D	RONPA0014	Parcul Natural Porțile de Fier
9.	RO1946	RORMS0006	Parcul Natural Porțile de Fier
Arii naturale protejate de interes National situate, parcuri naționale în VECINATATE			
1.	B	RONPA0001	Parcul Național Domogled - Valea Cernei
2.	2.607	RONPA0624	Dealul Duhovnei
3.	2.625	RONPA0642	Fața Virului
4.	2.308	RONPA0325	Dealul Petrolea – Cuptoare
5.	2.626	RONPA0643	Locul fosilifer Pietrele Roșii
6.	2.296	RONPA0313	Belareca
7.	2.293	RONPA0310	Coronini – Bedina
8.	2.309	RONPA0326	Valea Greatca
9.	2.310	RONPA0327	Ravena Crouri
10.	2.292	RONPA0309	Domogled
11.	2.318	RONPA0335	Locul Fosilifer de la Petroșnița
12.	2.305	RONPA0322	Sfinxul Banatean

Traseu existent – caracteristici principale

În prezent, linia de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș este electrificată, dotată cu sistem de bloc automat și prezintă următoarele caracteristici:

- lungimea 226,165 km,
- linia de cale ferată este electrificată pe întreagă distanță, fiind structurată astfel:
 - o linie dublă electrificată Craiova-Strehaia (59,84 km),
 - o linie simplă electrificată Strehaia - Drobeta Turnu Severin – Caransebeș lungime 166,325 km,
- 32 puncte de secționare (stații de cale ferată și halte de mișcare)

CARACTERISTICILE PROIECTULUI

Pe tronsonul de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș suprafața totală ocupată de lucrări este de 10.494.500 m² din care 880,35 ha sunt terenuri aflate în administrarea CNCF —ER” SA și 169,48 ha reprezintă suprafața unor alți deținători.

Perioada lucrărilor de execuție estimată pentru proiect este de **60 luni**.

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

Perioada de dezafectare, în situația închiderii liniei de cale ferată, este estimată la 2 ani.

Valoarea investiției este de 1.838.674.835 euro fără TVA, din care valoarea totală pentru lucrările de mediu (specificate anterior) este de 30.908.912 euro fără TVA, reprezentând 150.217.312 lei fără TVA.

Alternativa de traseu proiectată

Lungime totală

Lungimea totală a liniei pe traseul proiectat este de **225,287 km**.

Început traseu = Cap X Stația Craiova = km pr/ex. **248+760**

Sfârșit traseu = înainte de intrarea în Stația Caransebeș = km pr. **474+047**

Diferența de lungime totală cu traseul existent este de **878 m** (mai scurt).

Tronsoane cu linia simplă/dublă

Linie **dublă** pe traseu proiectat (71%) = **159,960 km**

Linie **simplă** pe traseu proiectat (29%) = **65,327 km**

Pe sectoare situația se prezintă astfel:

- Linie **dublă**: Cap X Craiova - Cap. Y Drobeta Tr. Sev. Est (nouă) = **110,630 km**
 - o (de la km pr. 248+760 la km pr. 359+390)
- Linie **simplă**: Cap. Y Drobeta Tr. Sev. Est (nouă) - Cap X Iablanița = **55,353 km**
 - o (zona Dunării extinsă, de la km pr. 359+390 la km pr. 414+743)
- Linie **dublă**: Cap X Iablanița – Cap Y Teregova = **28,277 km**
 - o (de la km pr. 414+743 la km pr. 443,020)
- Linie **simplă**: Cap Y Teregova - Cap X Slatina Timiș = **9,974 km**
 - o (zona Armeniș, de la km pr. 443+020 la km pr. 452+994)
- Linie **dublă**: Cap X Slatina Timiș – Sfârșitul Traseului = **21,053 km**
 - o (de la km pr. 452+994 la km pr. 474,047).

Se va realiza un punct de oprire nou - Poarta. Stația Poarta existentă se va desființa, fiind în afara variantei.

Tabel – Caracteristici fizice ale liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș – situație comparativă, linie existentă – linie proiectată:

Obiectiv	U.M.	Linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș	
		existent	proiectat
<i>Linia principală Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebeș</i>			
Lungime traseu cale ferată	km	226,165	225,287
Linie cale ferată dublă	km	59,84	159,960
Linie cale ferată simplă	km	166,325	65,327
Viteza maximă de circulație	km/h	120	160
Stații de cale ferată	buc	15	16
Halte	buc	16	16
Puncte de oprire	buc	16	17
Lucrări clădiri călători în stații	buc	14	12
Lucrări clădiri călători în halte/PO	buc	19	19
Sisteme de centralizare în stații	tip	CED	CE
Sisteme de semnalizare	tip	BLA	ERTMS
Treceri la nivel	buc	64	55
Sarcina maximă pe osie	tone	21,5	22,5
Gabaritul	-	GC	GC
Declivitate maximă	mm/m	32‰	18‰
Poduri	buc	86	103 (lucrările la poduri necesită diferite categorii și volume de lucrări)
Viaducte	buc	1	3
Pasaje superioare	buc	1	4
Pasaje inferioare	buc	12	23
Podete	buc	309	349 (lucrările la podete necesită diferite categorii și volume de lucrări)
Tunele	buc	10	14
Drumuri definitive (de intervenție și întreținere de acces la tuneluri)	m	-	41447
Drumuri provizorii de acces	m	-	5378
Panouri fonoabsorbante	m	-	18690
Aparate avertizare sonoră pentru animale	buc	-	26
Plantari de arbori și arbuști - protecție împotriva înzăpezirii	m ²	-	1320
Amenajare spații verzi	m ²	-	22870
Garduri de protecție între linii	m	650	1400
Panouri fotovoltaice	m ²	-	43076
Decantoare - separatoare hidrocarburi	buc	-	160

<i>Linia de legătură cu zona industrială Dudașu</i>			
Lungime traseu cale ferată	km	2,2	Lungime traseu cale ferată
Linie simplă	km	2,2	Linie simplă
Viteza maximă de circulație	km/h	80	Viteza maximă de circulație
Sisteme de centralizare în stații	tip	CE	Sisteme de centralizare în stații
Sisteme de semnalizare	tip	ERTMS	Sisteme de semnalizare
Sarcina maximă pe osie	tone	22,5	Sarcina maximă pe osie
Gabaritul	-	GC	Gabaritul
Declivitate maximă	mm/m	18‰	Declivitate maximă
Poduri	buc	1	Poduri
Pasaje inferioare	buc	1	Pasaje inferioare

Lucrări de construcție

Execuția lucrărilor necesare realizării obiectivului de investiție presupune parcurgerea următoarelor etape principale:

- predarea amplasamentului lucrărilor către antreprenor;
- trasarea lucrărilor;
- pregătirea terenului pentru amenajarea organizărilor de șantier;
- amenajarea organizărilor de șantier;
- pregătirea terenului pentru lucrările efective prin amenajarea acestuia și protejarea valorilor arheologice relevate în amplasamentul lucrărilor;
- realizarea tuturor relocărilor de utilități, necesare execuției proiectului;
- execuția lucrărilor propriu-zise al obiectivului de investiție;
- lucrări de refacere a amplasamentului;
- realizarea de probe, teste și verificări ale lucrărilor efectuate;
- recepția lucrărilor realizate.

Proiectul cuprinde următoarele categorii de lucrări:

- Lucrări la poduri, podețe, pasaje denivelate și viaducte, lucrări hidrotehnice;
- Lucrări la terasamente și suprastructura de cale ferată, treceri la nivel;
- Lucrări la tuneluri;
- Lucrări de construcții civile și instalații sanitare, termotehnologice și electrice;
- Drumuri tehnologice/de întreținere, drumuri de acces;
- Lucrări de consolidare;
- Instalații de semnalizare, electrificare feroviară și telecomunicații;
- Lucrări pentru siguranța populației și protecția mediului;
- Lucrări pregătire a amplasamentului.

Poduri/pasaje

Traseul existent prezintă 86 de poduri care asigură traversarea râurilor existente și vor fi construite 17 poduri noi pe variantele de traseu și înlocuirea celor care urmează a fi demolate.

Traseul existent prezintă 13 pasaje superioare/inferioare ce intersectează diferite căi de transport; vor fi reabilite sau nou construite un număr de 14 structuri.

În vederea respectării condițiilor de confort a pasagerilor, se impune adoptarea soluțiilor de realizare a căii continue, pe prism de piatră spartă. *Prin înlocuirea căii deschise, cu cale pe prism de piatră spartă, se îmbunătățește comportamentul*

structural la acțiuni dinamice, permițând astfel o creștere a vitezei de transport și totodată a condițiilor de confort pentru pasageri.

În acest scop, pentru susținerea prismei căii, s-a optat pentru prevederea unei cuve de balast care poate fi executată fie din beton armat, fie din metal.

În general, cuvele din beton armat sunt folosite în cazul podurilor cu deschideri mici și medii, iar cuvele metalice se folosesc în cazul podurilor mari și foarte mari. ($L > 80\text{m}$).

Avantajele adoptării soluției cu cuvă de balast (din beton armat sau metal) sunt:

- asigurarea elasticității căii pe pod similară cu cea de pe terasament;
- atenuarea în mod semnificativ a zgomotului.

Podete

Pe traseul existent se află în prezent număr de 309 podețe care asigură traversarea canalelor și fluxul hidrologic corespunzător în zonele ce pot acumula apă din precipitații. În cadrul proiectului au fost propuse suplimentar încă 40 podețe, astfel încât pe traseul căii ferate vor exista după implementarea proiectului un număr de 349 podețe.

Lucrările de montaj se execută sub trafic (datorită tehnologiei de execuție, nu sunt necesare închideri de linie).

Din cele 349 de podețe ce vor exista după implementarea proiectului, 2 podețe nu necesită intervenții fiind într-o stare bună (podeț km.279+859- km.279+919 și podeț km.285+998-km.286+058), 1 podeț se va reabilita (km.362+411-km.362+471), 40 podețe noi și 306 vor fi reconstruite (demolate și nou construite).

Suprastructură și terasamente de cale ferată, treceri la nivel

Prin lucrările de terasamente și suprastructură proiectate s-a avut în vedere:

- îmbunătățirea geometriei traseului în plan și în profil longitudinal (rectificări de curbe și încadrarea elementelor de profil în prevederile normativelor în vigoare);
- geometria căii în profil transversal;
- creșterea portanței la nivelul platformei de pământ și al platformei căii.

Creșterea vitezei maxime de circulație a trenurilor de călători, precum și viteza medie a trenurilor de marfă, este posibilă doar prin creșterea razei minime folosite la proiectarea traseului.

Pe cuprinsul traseului la care viteza maximă proiectată este de 160 km/h, raza minimă folosită este de 1500 m, cu supraînălțarea de 130 mm și lungimea curbelor progresive de 210 m.

Lucrările la terasamentul și suprastructura căii ferate se vor desfășura, în principiu, astfel:

- se realizează drumurile tehnologice de-a lungul căii;
- se realizează sprijinirile firului de circulație existent (linia existentă);
- se amenajează terenul pentru noul fir de circulație (curățarea de vegetație, decaparea stratului de pământ vegetal), pe sectoarele unde linia existentă se va dubla;
- se realizează umplutura pentru rambleu sau săpăturile și amenajările taluzurilor segmentelor de debleu;
- se execută drenurile și șanțurile longitudinale;
- se așterne substratul căii, inclusiv materialele filtrante ale acestuia;
- se așterne un strat de piatră spartă;

- se montează cadrul șină-traversă, inclusiv aparatele de cale din stații și ramificații (calea propriu-zisă);
- se nivelează calea montată și se burează;
- se așterne restul de piatră spartă;
- se burează piatra spartă, se profilează și se realizează stabilizarea dinamică a căii;
- se sudează șinele și se înglobează schimbătoarele de cale în calea sudată.

Pentru linia de cale ferată simplă ce face legătura cu zona industrială Dudașu terasamentul proiectat pentru linie simplă, este în cea mai mare parte în profil mixt cu debleul pe partea dreaptă sau în debleu.

Lucrările de colectare și scurgerea apelor pe interval și stație constau din:

- șanțuri de platformă, din pământ sau beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice;
- șanțuri de gardă pentru preîntâmpinarea degradării taluzurilor;
- drenuri longitudinale pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane.

În stații dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din drenuri longitudinale, dispuse din două în două linii, iar în zona peroanelor de o parte și de alta a acestora.

Treceri la nivel

Trecerile la nivel cu calea ferată se vor reabilita prin înlocuirea dalelor de beton existente cu dale elastice.

În zona trecerilor la nivel ce se reabilitează, de o parte și de alta a căii ferate, pe o distanță de minim 20 m de la șina cea mai apropiată se amenajează drumul existent astfel încât să fie în aliniament.

Dintre cele 55 treceri la nivel, 47 sunt treceri la nivel existente care se vor demola și reconstrui, iar 8 sunt treceri la nivel noi ce se vor executa pe traseul nou.

Lucrări civile în stații, instalații sanitare, electrice și termotehnologice

Obiectivul principal urmărit în cadrul reabilitării și modernizării clădirilor stațiilor este cel de aducere a acestora la cerințele standardelor europene, prin îmbunătățirea serviciilor pentru călători și adaptarea la normele privind persoanele cu deficiențe locomotorii.

Pe lângă reabilitarea clădirilor de călători și CED în proiect au fost prevăzute și alte clădiri de reabilitat (district, locuințe de serviciu, anexe, cabine manevra, etc.), conform recomandărilor expertizei tehnice.

În stațiile de cale ferată Slatina Timiș și Iablanița și halta de mișcare Ciochiuța se vor realiza clădiri de călători de clădiri CED noi cele existente se demolează fiind afectate de modificarea dispozitivului de linii.

Clădiri de călători și CED noi sunt prevăzute în stația nouă de cale ferată Prunișor. Clădiri de călători noi sunt prevăzute în Punctele de oprire Poarta și Strehaia.

În punctul de oprire Strehaia, clădirea de călători se demolează, deoarece este afectată de modificarea dispozitivului de linii.

În stația de cale ferată Craiova s-a propus o clădire nouă, Centru de Control Operațional (CCO) cu parter și 2 etaje dispusă în apropierea cap Y al stației.

Alimentarea cu apă se va face:

- de la rețeaua publică de alimentare cu apă existentă în apropierea stației pentru clădirile de călători din stațiile de cale ferată: Ișalnița, Strehaia, Armeniș, Balta

Sărată și clădirile CED din stațiile cf Ișalnița, Strehaia, Orșova, Armeniș, Balta Sărată, și clădirea CCO din stația de cale ferată Craiova.

- de la un puț forat, nou prevăzut, echipat cu pompă submersibilă în haltele de mișcare Coțofeni, Răcari, Topleț, Domașnea Cornea, Teregova, Ciochiuța și stațiile Slatina Timiș și Iablanita.

Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatori se va face:

- la rețeaua de canalizare existentă, în localitățile unde exista rețea de canalizare publică,
- la un rezervor etanș vidanjabil, nou prevăzut în stațiile c.f. și haltele de mișcare unde nu există rețele publice de canalizare.
- apele pluviale de pe acoperișul clădirii de călători vor fi colectate și evacuate la rețeaua de canalizare a orașului.

peroanele vor avea pante de scurgere a apelor meteorice de 1% spre linii, ele fiind preluate de drenurile ce se vor executa în lungul peroanelor..

Pentru preluarea apelor pluviale de pe copertine se va prevedea o rețea de canalizare, nou prevăzută, îngropată, formată din tuburi de polietilenă de înaltă densitate gofrate și cămine de vizitare. Au fost prevăzute jgheaburi longitudinale pe întreaga lungime a copertinei și burlane din fontă maleabilă pentru colectarea apelor pluviale, cu instalații de degivrare.

Evacuarea apelor pluviale se va face la rețeaua de canalizare (acolo unde există) sau la un receptor natural existent în apropiere punctului de deversare a rețelei nou prevăzute.

Grup sanitar exterior nou

În stațiile de cale ferată Cernele, Gura Motrului Hm, Drobeta Turnu Severin Mărfuri, Drobeta Turnu Severin Est Hm existenta, Valea Cernei, Mehadia Noua clădirile WC se demolează – fiind în stare avansată de degradare vor fi înlocuite cu un grup sanitar exterior.

Instalații termotehnologice

Pentru prepararea agentul termic necesar încălzirii/răcirii clădirilor se vor folosi pompe de căldură.

Instalații electrice

Lucrările de instalații electrice constau în demontarea instalațiilor electrice existente și realizarea de lucrări noi.

Pentru dezvoltarea și promovarea de noi concepte si tehnologii pentru energie verde regenerabila, la nivelul acoperișului clădirilor de călători si CED se vor integra, în concordanță cu arhitectura propusă, panouri fotovoltaice pentru producerea energiei electrice.

Instalațiile electrice de forță sunt prevăzute pentru alimentarea instalațiilor de climatizare, perdelelor de aer și a electropompelor.

Sistemele de producere a energiei electrice regenerabile vor respecta reglementările tehnice în vigoare astfel încât să se poată injecta excesul de energie electrică în rețea.

Peroane

Prin proiect au fost prevăzute lucrări de demolare a peroanelor existente în stații și halte de mișcare și realizarea de peroane noi.

Amenajarea piața gării

În vecinătatea clădirii de călători se vor amenaja circulații pietonale, auto și spații verzi, trotuare și platforme pietonale care asigură accesul tuturor categoriilor de pietoni - inclusiv a celor cu dificultăți motorii, rampe de acces pentru persoanele cu deficiențe locomotorii.

În zonele adiacente circulațiilor pietonale, parcajelor și acceselor în clădire se vor amenaja zone cu spații verzi prin așternere de pământ vegetal și plantări de gazon și arbuști ornamentali.

Depozitarea deșeurilor se va realiza în europubele amplasate pe o dală de beton, împrejmuită cu gard din plasă din sârmă, adiacentă clădirii, care va fi dotată cu instalație de spălare a platformei și colectare a apei uzate.

Demolare construcții

În toate stațiile, haltele de mișcare și punctele de oprire peronoanele existente se vor demola.

Clădirile de călători și clădirile CED afectate de modificarea dispozitivului de linie sunt în următoarele stații: stația cf Slatina Timiș, halta de mișcare Ciochiuța, punct oprire Strehăia, stația de cale ferată Iablanita, halta de mișcare Poarta.

Lucrări de consolidare

S-au proiectat următoarele tipuri de lucrări de consolidări:

- *Șanțuri ranforsate* executate din beton monolit sau din elemente prefabricate, cu dren în spate;
- *Ziduri de sprijin de debleu* necesare pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei de cale ferată în care nu se pot practica săpături cu taluze obișnuite;
- *Ziduri de sprijin de ramblee* necesare pentru susținerea taluzelor sau platformelor, umpluturilor, rambleelor de cale ferată amplasate pe terenuri stabile, neafectate de alunecări.
- *Sprijinire cu coloane de beton armat simple sau cu tiranți* pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei de cale ferată în cazul debleelor adânci afectate de fenomene de instabilitate, cât și în cazul rambleelor înalte afectate de fenomene de instabilitate.
- *Sprijinire taluz cu plăci ancorate* pentru evitarea unor decapări importante sau acolo unde trebuiesc susținute taluze abrupte, sunt recomandate lucrări de sprijinire din plăci ancorate. Plăcile sunt elemente prefabricate din beton armat.
- *Protecție versant cu plasă ancorată* pentru protecția împotriva căderii stâncilor, se va executa îndepărtarea materialului degradat din masiv și o protecție a versantului cu plasă ancorată pe toată înălțimea afectată.
- *Sisteme de protecție împotriva căderilor de stânci* se vor amplasa „sisteme tip barieră flexibilă de protecție” împotriva căderilor de stânci”.
- *Protecție taluze cu georețele*, se vor proteja cu georețea tridimensională și pământ vegetal în grosime de 5cm. Georețeaua are rol antierozional.
- *Protecție taluze cu geocelule*
- se vor proteja cu geocelule din polietilenă de înaltă densitate perforate, cu înălțimea de minim 15cm. Geocelulele asigură stabilitatea taluzului și îl protejează împotriva eroziunilor.
- *Injectarea straturilor de pământ prin metoda jet grouting* se va aplica în situațiile în care pe traseul nou sunt identificate pământuri lichifiabile cu grosimi ale straturilor mai mari de 6 m.

Drumuri tehnologice

Pentru realizarea lucrărilor de terasamente, în lungul liniei de cale ferată sunt necesare drumuri tehnologice. Aceste drumuri vor fi folosite ca drumuri de întreținere după încheierea lucrărilor de reabilitare.

Pe zonele unde a fost proiectat traseu nou se prevăd drumuri care să permită accesul la lucrare a utilajelor de lucru precum și aprovizionarea cu materiale. Toate aceste drumuri se leagă la drumurile existente din zonă, permițând și accesul la proprietățile agricole ce se găsesc în vecinătatea căii ferate.

Instalațiile de semnalizare

Întreaga linie va fi electrificată și va avea trafic combinat (trenuri de călători și trenuri de marfă).

Se va realiza un Centru de Control Operațional (CCO) pentru managementul traficului.

În stațiile Prunișor Nou, Ciochiuța și Slatina Timiș montarea instalațiilor de centralizare electronice (CE) se va face în spații special amenajate în interiorul noilor clădiri de călători, iar în restul stațiilor acestea se vor monta în clădiri tip container noi.

Pentru Blocul de Linie Automat Integrat (BLAI), toate cablurile și canalele este necesar să fie înlocuite cu unele noi, pe întreaga lungime a liniei cf. Cablurile vor fi pozate în săpătură sau instalate în canale de cablu și îngropate.

Instalațiile de Electrificare Feroviară

Lucrările sistemului de electrificare pentru reabilitarea liniei de cale ferată de pe tronsonul Craiova - Drobeta Turnu Severin-Caransebeș se referă la următoarele instalații de energo-alimentare (substații de tracțiune STE, posturi de secționare -PS, posturi de subsecționare-PSS, posturi de legare în paralel - PLP, fiderii de alimentare, fiderii de întoarcere), instalații de comandă la distanță a separatoarelor (CDS) din stațiile de cale ferată și din zonele neutre amplasate în liniile curente, instalații de alimentare cu energie electrică, instalații de topirea gheții și a zăpezii la macazuri (ÎM), echipament pentru postul de dispecerat energetic feroviar (DEF) în vederea conducerii operative prin sistemul informatic SCADA a instalațiilor fixe de tracțiune electrică, linie de contact, instalații de protecție (pentru obiectele aflate în calea și vecinătatea căii ferate electrificate - PICV) împotriva influențelor periculoase generate de tracțiunea electrică.

Se vor înlocui elementele de sprijin (stâlpi și ancore) cu stâlpi nou metalici și ancore la nivel sau supraînălțate.

Telecomunicații

Sistemul de telecomunicații care se va implementa este prezentat sub forma următoarelor categorii de instalații de telecomunicații: cablul FO -TTR, instalații de telecomunicații feroviare (TC), Sistemele de informare și anunțare a pasagerilor (SIP/SAP), rețeaua de transmisiuni digitale TTR, rețeaua de comutație ISDN (RCI).

Cablul cu fibre optice va fi instalat subteran protejat în duct care se pozează în șanțul cablurilor de semnalizare.

Lucrări pentru protecția mediului și siguranța populației

Proiectul prevede următoarele tipuri de lucrări care vor asigura un impact minim asupra componentelor de mediu:

- sisteme de colectare, dirijare și epurare a apelor pluviale (decantoare separatoare de hidrocarburi), prezentate în cadrul lucrărilor de terasamente și suprastructură,
- lucrări de colectare și dirijare a apelor uzate menajere în canalizare sau bazine etanș vidanjabile,
- prindere elastică a șinei și utilizarea șinei sudate fără joante pentru asigurarea unui nivel de zgomot mai redus datorat traficului pe calea ferată,
- utilizarea geogrilelor și a geotextilelor pentru asigurarea protecției solului și subsolului, soluție prezentată la lucrările de terasamente și suprastructura,
- reducerea consumului de resurse și creșterea eficienței energetice a clădirilor,
- panouri fonoabsorbante pentru diminuarea nivelului de zgomot datorat traficului feroviar la zonele de locuințe situate în apropierea liniei de cale ferată;
- panouri fotovoltaice - utilizarea sistemelor de producere a energiei electrice din surse regenerabile
- gestionarea deșeurilor rezultate în urma lucrărilor propuse prin proiect cu respectarea H.G. nr. 856/2002, a O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor și a Normei Tehnice Feroviare NTF nr. 71-002:2006, aprobată prin Ordinul M.T.C.T. nr. 1403/2006; detalii privind deșeurile generate, cantități estimate și modalități de gestionare a deșeurilor sunt prezentate în capitolul Gestiunea deșeurilor,
- decontaminarea solului și pietrei sparte pentru zonele poluate cu hidrocarburi și metale,
- plantari de arbori și arbuști ce vor conduce la reducerea riscului de înzăpezire a liniei de cale ferată,
- amenajare spații verzi.

Panouri fonoabsorbante

- În perioada de operare se vor instala panouri fonoabsorbante (structuri fixe instalate în imediată vecinătate a liniilor de cale ferată în scopul reducerii nivelului de zgomot din zona receptorilor sensibili). Înălțimea panourilor fonoabsorbante este de 3,00 m. Panourile fonoabsorbante se vor monta pe o lungime totală de 18690m.
- Panourile se vor amplasa în zonele în care clădirile au funcțiunea de locuințe, școli, grădinițe, spitale și sunt amplasate la mai puțin de 50 m față de linia de cale ferată pentru a elimina riscul ca nivelul de zgomot maxim admis să fie depășit.

Lucrări de decontaminare sol și piatră spartă

În urma prelevării de probe sol și piatră spartă a analizelor efectuate privind calitatea solului și nivelul de impurificare al pietrei sparte din cale pe traseul căii ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș–au fost identificate în mai multe puncte de prelevare a solului depășiri ale concentrațiilor de hidrocarburi petroliere totale la adâncimea de 30cm.

În perioada de execuție a lucrărilor se vor identifica dacă este cazul și alte zone contaminate cu produse petroliere.

Separatoare de hidrocarburi

Apele pluviale din zona terasamentului căii ferate se vor colecta prin intermediul șanțurilor și drenurilor prevăzute în proiect.

La punctele de descărcare din sistemul de drenaj au fost prevăzute separatoare de hidrocarburi pentru preepurarea apelor pluviale potențial contaminate.

Proiectul prevede un număr de 160 separatoare de hidrocarburi ce vor colecta apele de pe terasamentul căii, poduri și pasaje.

Garduri de protecție

Între liniile directe în stațiile Craiova, Drobeta Turnu Severin și Prunișor se va realiza un gard de protecție, cu o lungime care depășește cu 10 metri capetele peroanelor intermediare, respectiv trecerilor la nivel și este alcătuit din panouri din plasă de sârmă între stâlpi metalici încastrați în țevi introduse în sol.

Protecția împotriva înzăpezirii

Rolul zonelor de protecție cu arbori și arbuști constă, în reducerea vitezei vântului, stăvilirea spulberării zăpezii, creșterea capacității de stocare a carbonului cu efect microclimatic ameliorativ și nu în ultimul rând de înfrumusețare a peisajului.

Amenajare spații verzi

În proiect se propune amenajarea spațiilor verzi din zona stațiilor, haltelor și punctelor de oprire, pe o suprafață totală de 22870 m²

Asigurarea traversărilor pentru animale

Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor, astfel încât să nu le fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20 cm și lungimea de 1 m, la interdistanțe de 50 m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice: km 284+270 – km 286+620, km 372+070 – km 373+160, km 465+389 – km 466+300.

Permeabilitatea speciilor terestre

Pentru a facilita permeabilitatea speciilor terestre de faună ce își au nișa ecologică în habitatele traversate, se vor adapta podețele prevăzute în cadrul proiectului, unde se poate (fără obstacole și/ sau cameră de cădere, la următoarele intervale kilometrice: km 276+165 – km 293+300, km 298+160 – km 305+560, km 310+460 – km 311+800, km 330+200 – km 339+000, km 368+645 – km 392+320, km 400+350 – km 406+700, km 443+000 – km 467+300.

Echipamente de avertizare sonoră pentru faună

Implementarea unor sisteme de avertizare sonoră pentru faună, cu rolul de a evita și reduce riscul de coliziune, în principal cu mamiferele mari (ex.: *Ursus arctos*, *Canis lupus*, *Lynx lynx*), la următoarele intervale kilometrice: km 289+700 – km 293+400, km 400+900 – km 401+500, km 444+500 – km 447+500.

Lucrări de pregătire a amplasamentului proiectului

În zonele în care se vor realiza lucrări pe amplasament nou în vederea pregătirii terenului pentru execuția lucrărilor la obiectivul de investiție, se va degaja amplasamentul acestora de construcții și vegetație. Astfel, pentru pregătirea amplasamentului proiectului se vor realiza lucrări de tăiere de vegetație, relocări de rețele de utilități și demolări ale unor diverse construcții cu specific feroviar.

Se va tăia vegetația pe zona unde se propune amenajarea/construirea clădirilor și amenajarea/mutarea punctelor de oprire, pe zone ale terasamentului căii ferate existente, pe anumite zone unde se vor amenaja drumurile tehnologice/de întreținere și de acces specifice căii ferate. Se va tăia vegetația (tufișuri, mărăcinișuri, vegetație ierboasă) pe toate zonele de pe traseul tronsonului feroviar, unde aceasta a apărut spontan, invadând spațiul alocat elementelor constitutive ale căii ferate.

Pe parcursul execuției lucrărilor de reconstrucție a lucrărilor de artă se vor realiza și devieri ale unor elemente ale instalațiilor de semnalizare și telecomunicații, în funcție de necesitățile aferente fiecărei faze de execuție și în concordanță cu succesiunea fazelor de lucru planificată de către executantul lucrărilor. O serie de rețele de telecomunicații publice și conducte de apă vor fi relocate.

În cadrul proiectului vor exista lucrări de demontare (dezafectare) a liniilor de cale ferată, se vor demonta șinele, traversele, materialul mărunț de cale, piatra spartă, substratul căii, inclusiv liniile din haltele existente.

Proiectul presupune activități de dezafectare și demolare ale unor podețe, poduri și unui pasaj

Se vor dezafecta și demola clădiri civile și tehnice din stațiile/haltele existente a căror stare nu permite exploatarea lor în condiții de siguranță sau în contextul modernizării traseului.

Lucrări necesare organizării de șantier

Pentru realizarea efectivă a lucrărilor va fi necesară construirea unor organizări de șantier și depozite temporare (materii prime și deșeuri) de-a lungul liniei de cale ferată ce urmează a fi reabilitată.

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

Organizările de șantier, platformele tehnologice precum și depozitele de materiale și deșeuri se vor realiza pe terenuri aparținând titularului lucrărilor și vor respecta distanța de minim 1000m față de ariile protejate din zonă.

Lucrări de refacere a amplasamentului

La finalizarea lucrărilor, organizarea de șantier, platformele de depozitare și platformele tehnologice aferente lucrărilor de artă vor fi degajate și reabilitate astfel încât să fie aduse la starea inițială. Amenajarea terenurilor va fi realizată prin lucrări de salubritate, lucrări de nivelare și înierbare.

Stratul de pământ vegetal decopertat și depozitat temporar la începutul lucrărilor va fi reutilizat pentru reconstrucția ecologică a zonelor afectate de lucrări.

Materii prime și resurse naturale

În perioada de execuție pentru realizarea investiției se vor utiliza următoarele resurse naturale și materii și materiale: pământ – umplutură, piatră spartă, balast, nisip, agregate naturale, pământ vegetal, apa industrială, traverse de beton, stâlpi metalici, ciment, șină, oțel beton, armături, beton, aparate de cale, dale elastice, geogril, geotextil, cămine vizitare, separator de nămol și hidrocarburi, asfalt, sămânță gazon.

În cadrul lucrărilor de reabilitare, materiale scoase din cale, în urma demontării elementelor structurale existente, aceste vor fi: folosite la lucrare, în cadrul altor lucrări, iar restul se va valorifica la terți.

Pentru piatră spartă se estimează un procent de 50% din cantitatea actuală ca fiind recuperabilă în urma procesului de ciuruire și folosită în cadrul lucrărilor, restul va fi valorificată la terți.

O parte din cantitatea de pământ necesară realizării terasamentelor va fi preluată din săparea debleurilor prevăzută în acest proiect și va fi utilizat în funcție de rezultatul testelor de laborator. Restul cantității necesare va fi extras din cariere existente și/sau din gropi de împrumut identificate de constructor, în colaborare cu primăriile localităților din zonele adiacente.

Proiectul nu presupune exploatarea resurselor naturale din ariile naturale protejate intersectate.

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

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

Structurile metalice din compunerea podurilor sunt prefabricate și vor fi aduse în amplasament vopsite, nefiind necesară prelucrarea acestora în cadrul organizării de șantier.

Combustibili

Proiectul va necesita o cantitate de 3.780.330 de tone de combustibil (motorină) pentru realizarea transporturilor și a funcționării utilajelor necesare îndeplinirii obiectivelor propuse în faza de execuție. Alimentarea cu carburanți se va asigura din afara șantierului, transportul acestora fiind efectuat cu ajutorul cisternelor.

Utilajele vor fi întreținute și verificate periodic pentru a se evita eventualele accidente sau evenimente ce pot conduce la poluarea solului, apelor sau aerului. În cazul sesizării oricărui defecțiuni, acestea vor fi remediate în ateliere specializate.

De asemenea pentru întreținerea utilajelor și vehiculelor utilizate pentru realizarea lucrărilor se estimează un necesar de cca. 38.000 tone de lubrifianți (uleiuri și vaselină).

Caracteristici ale etapei de funcționare

Timpul de funcționare

Nivelul previzionat al traficului de călători

Pornind de la analiza volumelor de călători feroviari pe coridorul proiectat se constată:

- volumul de pasageri între anul de bază și anul 2040 (fără proiect) este aproximativ același, deoarece culoarul nu are reabilitare, iar reabilitarea parțială a sistemului feroviar din vecinătate nu poate îmbunătăți starea traficului pe secțiunea studiată;
- o creștere medie a pasagerilor între scenariul fără proiect și scenariile strategiei: +2.200 pasageri/zi în 2030, +2.000 pasageri/zi în 2040, cu o creștere mai mică a fluxului în 2040 față de 2030 din cauza scăderii populației de-a lungul coridorului.

Analiza transportului feroviar de marfă pe coridor evidențiază:

- aproximativ aceleași volume între anul de bază și scenariul fără proiect (anul 2030), datorită stării de întreținere a rețelei și îmbunătățirii coridoarelor de marfă din vecinătate în scenariul fără proiect (anul 2030). În scenariul fără proiect, anul 2040 se obține o ușoară creștere a traficului (în medie +1 500 tone / zi) la anul de bază, în principal datorită creșterii totale a cererii de transport de marfă pe orizontul pe termen lung;
- creștere de tone între scenariul fără proiect și scenariul de strategie 18%: +12.600 tone / zi în 2030, + 18.900 tone / zi în 2040.

Lucrări de întreținere și mentenanță

În etapa de funcționare lucrările de întreținere și mentenanță planificate și cele care se realizează atunci când se constată anumite nereguli pe terasamentul căii ferate.

În etapa de funcționare se vor realiza lucrări de întreținere curentă care vor consta în principal în lucrări de control al vegetației de pe terasamentul căii ferate ce au rolul de respectare a normelor de siguranță.

Vegetația spontană care se dezvoltă de-a lungul căilor ferate este de obicei eliminată din motive de siguranță și stabilitate a liniilor. Fără realizarea lucrărilor de control al vegetației, creșterea excesivă a vegetației pe terasamentul căii ferate poate afecta geometria liniilor provocând instabilități ale terasamentului ce ar putea conduce la producerea de accidente.

Lucrările de control al vegetației se vor realiza, după caz, mecanizat sau chimic, prin aplicarea substanțelor erbicide pe taluzul terasamentului. Lucrările mecanizate de control al vegetației se vor realiza în zonele sensibile traversate de terasamentul căii ferate, în special în vecinătatea cursurilor de apă sau a habitatelor sensibile.

Informații despre materii prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice în perioada de funcționare

Alimentarea cu carburanți se va realiza la stațiile de distribuție, iar schimbul de ulei se va realiza în centre specializate (depouri CF).

În perioada de funcționare se vor utiliza diferite substanțe pentru controlul vegetației alohtone cu potențial invaziv (substanțe erbicide). Acestea nu se vor stoca pe amplasament, ele fiind achiziționate înaintea utilizării.

Substanțele chimice utilizate în cadrul lucrărilor de întreținere, protecție și marcaje feroviare vor fi depozitate în spații special amenajate, vor fi ambalate în ambalaje corespunzătoare, iar ambalajele goale vor fi colectate și depozitate temporar în vederea returnării furnizorului.

Activități de dezafectare

Proiectul presupune activități de dezafectare ale unor obiective existente a căror stare nu permite exploatarea lor în contextul modernizării traseului. Aceste elemente sunt podețe, poduri, clădiri civile și tehnice din haltele modernizate.

În cazul închiderii definitive a circulației feroviare pe linia cf. activitățile de dezafectare vor implica următoarele lucrări: deconectarea tuturor instalațiilor de alimentare cu energie electrică, apă, demontarea suprastructurii și a instalațiilor c.f., excavarea pietrei sparte, demolarea peroanelor, a panourilor fonoabsorbante, a lucrărilor de artă, a clădirilor c.f., a drumurilor, a trecerii la nivel de la intersecția cu calea ferată, sortarea și colectarea pe tipuri a deșeurilor de construcție, respectiv valorificarea acestora.

Pentru toate situațiile în care au fost identificate impacturi negative moderate sau semnificative, în RIM au fost propuse măsuri de reducere a impactului.

Concluziile Studiului de evaluare adecvată

Evaluarea detaliată a impactului proiectului de cale ferată asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar din cadrul ariilor naturale protejate a fost realizată în studiul de evaluare adecvată. Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse, putându-se menționa următoarele concluzii:

- pierderea, fragmentarea sau afectarea sub o anumită formă a suprafeței de teren din sit va avea un potențial impact negativ nesemnificativ, deoarece în cazul majorității siturilor, traseul proiectat al căii ferate se va suprapune doar tangențial, ori trece prin sit însă strict pe vechiul amplasament al căii ferate, iar pentru câteva situri (ex: ROSC10405 Dealurile Strehăia-Băltanele) nu există suprapunere și nici vreo relație de vecinătate;
- zona limitrofă căii ferate este în general una antropizată, fără elemente de biodiversitate notabile. S-au observat pe aproape tot traseul căii ferate că există un impact antropic puternic asupra zonei din imediata vecinătate a acesteia, fiind

observate foarte multe specii de plante invazive: *Ailanthus altissima*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Phytolaca americana*, *Robinia pseudoacacia*, *Amorpha fruticosa*;

- perturbarea speciilor de faună pentru care au fost declarate siturile, prin activitățile specifice șantierului și ulterior dării în funcțiune a investiției, va avea efecte temporare nesemnificative. Șantierul va avea o durată limitată în timp și se vor respecta măsurile de diminuare a impactului propuse în cadrul acestui studiu. Pentru perioada de funcționare a căii ferate, potențialele efecte negative vor fi diminuate sau eliminate prin măsurile specifice de reducere a impactului propuse, dar și datorită existenței actualei căi ferate și deci a unui grad de toleranță față de aceasta și de activitățile umane aferente;
- luând în calcul faptul că linia existentă a fost în exploatare pe o perioadă mare de timp, se poate considera că toate componentele biodiversității au ajuns la un procent semnificativ de absorbție și de integrare a caracteristicilor tehnice ale lucrării. Menținerea stării de conservare existente va fi posibilă prin respectarea măsurilor impuse de prevenire și reducere, prevăzute atât în legislație, în prezentul studiu, cât și în planurile de management ale siturilor pe care calea ferată le intersectează sau cu care se învecinează.
- speciile susceptibile a recepta diferite efecte din partea proiectului au fost determinate pe criteriul prezenței efective a speciei în zona proiectului, dar nu s-a limitat la aceasta, ci au fost inventariate și analizate toate habitatele potențiale care ar putea fi utilizate de speciile de interes comunitar în zona proiectului. De asemenea, a fost analizat și impactul indirect asupra speciilor, prin degradarea habitatului specific acestora din situri în primul rând prin poluarea aerului sau apei, dar și efectul de dislocare (îndepărtare) care ar putea fi indus speciilor prin antropizare, zgomot, determinând speciile să migreze în zone mai puțin antropizate. În cadrul studiului, au fost evaluate toate formele de efect care sunt susceptibile a avea impact semnificativ asupra unor specii sau habitate pentru care au fost desemnate siturile de interes comunitar din zona de impact a proiectului;
- evaluarea impactului asupra speciilor și habitatelor s-a făcut în funcție de obiectivele specifice de conservare, de parametri și valorile țintă care definesc aceste obiective specifice de conservare ale fiecărei specii și habitat de interes comunitar din situri, dar s-a vizat și modul în care proiectul poate afecta integritatea ariilor naturale protejate per ansamblu;
- la evaluarea impactului asupra obiectivelor specifice de conservare au fost folosite toate informațiile disponibile, precum: studiile de fundamentare ale planurilor de management (acolo unde acestea există), rezultatele unor proiecte ce derivă din asumările României la nivel European (raportările pe art. 12 din Directiva Păsări și art. 17 din Directiva Habitate), baze de date naționale și internaționale referitoare la distribuția speciilor (în special a păsărilor) și la existența coridoarelor ecologice, imagini satelitare și prelucrări GIS etc.;
- în cadrul studiului sunt propuse o serie de măsuri pentru a asigura conectivitatea speciilor de faună sălbatică prin adaptarea soluțiilor tehnice propuse în cadrul proiectului (ex: M27 - Panourile fonoabsorbante propuse vor fi prevăzute cu ieșiri pentru fauna sălbatică la fiecare 100 m, realizate prin dublarea panourilor, astfel încât să nu le fie afectată eficiența. În plus, la nivelul cotei terenului, vor fi realizate fante cu înălțimea de 20 cm și lungimea de 1 m, la interdistanțe de 50 m. Aceste măsuri vor fi implementate la următoarele intervale kilometrice: km

284+270 – km.286+620, km.372+070 – km.373+160, km 465+389 – km 466+300);

- prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia;
- proiectul va conduce la diminuarea unor suprafețe reduse din habitatele caracteristice unor specii de interes comunitar, impactul reducerii acestora fiind nesemnificativ. Riscul de coliziune în timpul funcționării este redus, iar dacă se vor aplica măsurile de reducere a impactului propuse, acesta va fi și mai scăzut și nu va afecta dinamica populațiilor speciilor din situri;
- proiectul nu va avea ca efect fragmentarea suplimentară a habitatelor propice speciilor de interes comunitar din ariile naturale protejate din proximitatea proiectului, iar prin aplicarea măsurilor de reducere privind asigurarea conectivității, impactul va fi negativ nesemnificativ;
- se va acorda o atenție sporită speciilor de herpetofaună cu mobilitate scăzută, *Testudo hermanni* și *Emys orbicularis*, astfel, înaintea deschiderii fronturilor de lucru se vor identifica eventualele exemplare ale speciilor de către specialiști avizați în vederea eliberării amplasamentului;
- proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
- proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor ce definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
- în consecință, se poate afirma că integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;
- impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate cele 12 situri, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.

Concluziile studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă (SEICA):

Traseul caili ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș traversează 26 de corpuri de apă de suprafață. Dintre cele 26 de corpuri de apă de suprafață pentru care au fost identificate potențiale impacturi, 21 sunt traversate cu poduri, 3 cu viaducte, iar 2 sunt traversate cu podețe. În prezent, pe corpurile de apă analizate există aceste structuri, proiectul vizând înlocuirea sau reabilitarea acestora realizarea sau refacerea amenajărilor hidrotehnice de protecție a acestora.

Corpul de apă Bradesti-izv-cf.Jiu (RORW7.1.41_B119) este traversat de linia de cale ferată la km.267+002 printr-un pod pentru care proiectul de reabilitare nu propune intervenții, acesta făcând obiectul unui alt proiect deja implementat.

Viaductul de la km.373+695, ce face obiectul lucrărilor de reabilitare, traversează corpul de apă Jidoștița - izvor_cf. Dunărea (RORW14.1.22_B153), fără a avea puncte de incidență cu acesta. În cadrul proiectului nu sunt prevăzute lucrări ce ar putea conduce la modificări ale elementelor de calitate ale corpului de apă traversat.

Corpul de apă Dunărea – Porțile de Fier 1 este traversat prin 2 structuri, prima dată la km.381+099 și apoi la km.381+556. La cele două poduri sunt prevăzute lucrări de înlocuire a tablierelor și reabilitare a infrastructurii podului fără lucrări hidrotehnice și intervenții în alb.

În scopul îmbunătățirii geometriei traseului căii ferate în zona corpului de apă Belareca – izv.-cf.Mehadica + afl. (RORW6.2.12_B1), a rezultat o zonă unde noul traseu al căii ferate traversează albia minoră a râului Luncăvița.

Pe intervalul km. 426+900 – km.427+900, calea ferată proiectată intersectează de mai multe ori râul Luncăvița care prezintă în această zonă un curs meandrat. Pentru ca devierea cursului apei să se realizeze pe o lungime cât mai redusă, respectiv 100 m, s-a adoptat soluția înălțării cu 2,8 m a terasamentului feroviar, în raport cu situația existentă, pe o lungime de 3 km. Ridicarea terasamentului a permis introducerea structurilor feroviare (doua poduri și un viaduct) la cotelile râului.

Astfel, devierea albiei se va face în zona viaductului de la km.427+619 pe lungimea de 100 m împreună cu o corecție a albiei în zona podului de la km.427+242. Proiectul propune în aceste zone și protecția malurilor cu saltele de gabioane, iar împotriva afuierii pilelor viaductului au fost prevăzute saltele de anrocamente.

Corpurile de apă de suprafață intersectate de traseul proiectului de reabilitare a căii ferate Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș sunt atât de tip natural (râu natural), cât și puternic modificat.

Majoritatea corpurilor de apă intersectate prezintă o stare/potențial ecologic(ă) Bun(ă).

Din punct de vedere al stării chimice, toate corpurile de apă de suprafață prezintă o stare chimică bună conform datelor disponibile în proiectele Planurilor de management ale bazinelor hidrografice Jiu și Banat, actualizate în 2021, pentru perioada 2022 – 2027, cu excepția corpului de apă Jiu- Acum. Turceni – Acum. Ișalnița pentru care nu se atinge starea chimică bună.

Corpul de apă de suprafață Dunărea – Porțile de Fier 1, conform Planului de management al bazinului hidrografic Jiu, actualizat în anul 2021, pentru perioada 2022 – 2027, prezintă un potențial ecologic moderat și stare chimică bună, iar obiectivul de mediu: potențial ecologic bun, stare chimică bună. Se menționează că starea chimică bună a fost atinsă în perioada 2016 – 2021, iar pentru atingerea obiectivului de mediu în ce privește starea ecologică - perioada 2022-2027, tipul de excepție fiind fezabilitatea tehnică.

Pentru corpul de apă Dunărea - Porțile de Fier 1 în cadrul prezentului studiu nu au fost identificate mecanisme cauza efecte directe sau indirecte.

Pentru o parte dintre corpurile de apă, în cadrul Planurilor de Management ale Bazinelor Hidrografice Jiu și Banat au fost prevăzute măsuri pentru îmbunătățirea stării/ potențialului. Măsurile enunțate în Planurile de Management implică în principal realizarea sau modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și de canalizare din localitățile apropiate corpurilor de apă.

Intervențiile proiectului generează o serie de efecte asupra elementelor de calitate asociate corpurilor de apă în principal în cadrul etapei de execuție.

În această etapă principalul element de calitate afectat este vegetația ripariană. Efectele asupra acestei componente au fost considerate cu o extindere spațială redusă, raportată la suprafața disponibilă pe fiecare corp de apă. Au fost estimate a fi afectate procente < 1% din suprafața vegetației ripariene.

Selectarea lucrărilor propuse în proiect a urmărit eliminarea oricăror intervenții ce au potențialul de a crea bariere în conectivitatea longitudinală și laterală a corpurilor de apă.

Potențialele impacturi generate de proiect asupra elementelor biologice de calitate sunt asociate pierderii unor zone reduse de habitat ca urmare a unor lucrări din etapa de execuție (execuția unor lucrări hidrotehnice și a lucrărilor temporare pentru realizarea infrastructurilor podurilor în albie).

Pentru corpurile de apă subterană nu au fost identificate mecanisme cauză-efect care să conducă la deteriorarea calității acestora.

Din punct de vedere cumulativ, nivelul estimat al impactului este redus, o afectare a stării/ potențialului corpurilor de apă fiind improbabilă.

Analiza impactului cumulat a luat în considerare presiunile actuale asupra corpurilor de apă cât și principalele proiecte propuse în zona proiectului.

Având în vedere lungimile relativ mici ale acestor lucrări raportate la lungimea totală a corpurilor de apă unde acestea au fost propuse, nu s-a considerat un potențial impact semnificativ ce ar putea conduce la deteriorarea stării corpurilor de apă, însă în studiu au fost prevăzute măsuri de reducere a impactului datorat acestor tipuri de lucrări.

Pentru reducerea suplimentară a nivelului efectelor identificate, în cadrul prezentului studiu au fost propuse măsuri adiționale, detaliate în următoarea secțiune. Acestea au rolul de a asigura o afectare cât mai redusă a elementelor de calitate și o scădere a riscurilor pentru starea/ potențialul corpurilor de apă din zona proiectului.

Analiza alternativelor rezonabile

Cele trei alternative de traseu au fost identificate având în vedere analiza cost/eficiență aferentă fiecărei variante de traseu.

Criteriile care au stat la baza propunerii alternativelor de traseu, au fost următoarele:

- sporirea confortului traficului de călători;
- evitarea realizării supralărgirilor și supraînălțărilor, impuse de instrucțiunile în vigoare;
- pentru majoritatea curbelor de pe traseul existent;
- reducerea cheltuielilor de întreținere, pe timpul exploatarei liniei de cale ferată;
- evitarea zonelor restrictive datorate siturilor arheologice, amplasate în vecinătatea liniei de cale ferată, precum și a ariilor naturale protejate;
- evitarea zonelor populate, cu o densitate semnificativă a construcțiilor existente;
- optimizarea suprafețelor de teren ce ar trebui expropriate;
- reducerea, la maxim, a numărului și complexității lucrărilor de artă (poduri, pasaje; tuneluri etc.) și a devierilor de cursuri de apă, ale râurilor din vecinătatea căii ferate, lucrări ce sunt necesare pentru realizarea alternativelor de traseu propuse;
- afectarea, la minim, a circulației trenurilor pe perioada de execuție a lucrărilor propuse;
- timpul parcurs pe fiecare alternativă propuse.

Pentru analiza impactului asupra mediului pentru fiecare alternativă propusă au fost utilizate anumite criterii:

- biodiversitate – intersecția cu arii protejate, rezervații naturale (specii de floră și faună protejate);
- intersecția cu corpurile de apă de suprafață;
- impactul asupra proprietăților rezidențiale (locuințelor);
- așezări umane – demolări;
- disconfortul generat de execuția lucrărilor, exprimat prin durata execuției acestora;
- impactul asupra terenului din zona proiectului, exprimat prin suprafața de teren expropriat pentru proiect (teren ocupat suplimentar de proiect);
- planificare și dezvoltare, exprimat prin impactul asupra proiectelor dezvoltate în regiune, în paralel cu proiectul analizat;

- schimbări climatice – intersecția cu zonele de risc din punct de vedere al schimbărilor climatice.

Alternativa 2 (medie): În această alternativă, caracteristicile tehnice principale sunt declivitatea maximă este 18 ‰, care permite o circulație a trenurilor de maxim 1100-1200 tone, cu tracțiune unică, trenurile excepționale necesitând tracțiune dublă și dublarea liniei cf, cu excepția zonei dunărene și a zonelor dintre Drobeta Tr Severin Est (nouă) - Iablanița și Teregova – Slatina Timiș. Dublarea s-a făcut cu respectarea problemelor de mediu și de cost, precum și luând în considerare variantele de traseu cu un coeficient ridicat al analizei cost/eficiență (varianta 3 "Balota", varianta 11 zona Crușovăț – Domașnea Cornea, varianta 12 "Poarta"). Rezultă că Alternativa 2 poate rezolva principalele probleme legate de traficul feroviar și componenta strategică a acestei secțiuni.

Alternativă 2 include variante de traseu care, deși foarte costisitoare, sunt esențiale pentru atingerea standardelor minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

Alternativa 2

Alternativa 2 include variante de traseu esențiale pentru atingerea standardelor minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

Traseul liniei proiectate de cale ferată între Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș intersectează un număr de 26 corpuri de apă de suprafață, 9 arii naturale protejate de interes comunitar aparținând rețelei Natura 2000, nouă arii naturale protejate de interes național.

Ca urmare a analizelor tuturor criteriilor de mediu a fost aleasă Alternativa 2, aceasta având un impact mai redus asupra componentelor de mediu evitându-se astfel construcția unor elemente noi în zona de intersecție a traseului cu arealele Natura 2000 și rezervațiile situate în zona Dunării.

Alternativa 2 este alternativa «recomandată»

În urma analizei celor trei alternative, Beneficiarul a avizat favorabil Alternativa 2 de traseu, conform rezultatelor analizei multicriteriale.

DE CE A FOST REALIZAT UN STUDIU DE IMPACT ASUPRA MEDIULUI?

Rolul RIM este acela de a identifica limitările existente din punct de vedere al protecției mediului în construcția și funcționarea liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu-Severin – Caransebeș.

Raportul este destinat identificării tuturor efectelor și impacturile generate de proiect și propune măsuri adecvate pentru evitarea sau reducerea formelor de impact.

Măsurile sunt ulterior preluate în proiect asigurând astfel că forma finală a proiectului ia în considerare toate aspectele relevante de mediu.

Scopul RIM este acela de a furniza proiectului elementele esențiale pentru evitarea producerii unor impacturi semnificative asupra populației și mediului înconjurător.

CE ALȚI PAȘI AU FOST DERULAȚI?

A fost realizat și depus un Memoriu de Presentare al proiectului. Acesta conține o descriere a lucrărilor propuse și o identificare preliminară a impacturilor asupra mediului. Concomitent cu RIM au fost elaborate Studiul de Evaluare Adecvată (care evaluează impactul proiectului asupra siturilor Natura 2000) și Studiul de Evaluare a Impactului asupra Corpurilor de Apă (SEICA).

ÎN CE CONSTĂ PROIECTUL?

Proiectul constă în redeschiderea unui important tronson feroviar ce se va desfășura pe linia de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu-Severin-Caransebeș, cu scopul de a crește sustenabilitatea și calitatea transportului feroviar, de a micșora timpul necesar și implicit de a reduce costurile asociate parcurgerii acestei rute feroviare, asigurând conectivitatea la nivel local și regional.

Pe termen scurt, viabilitatea proiectelor de dezvoltare teritorială se concretizează în primul rând în *capacitatea acestora de a atrage și fixa resurse* (mai ales financiare, dar și umane, tehnologice etc.). Pe de altă parte, proiectele sunt viabile în măsura în care *antrenează resursele și energiile locale*, astfel încât, pe termen lung, dezvoltarea să fie de tip endogen și să răspundă celui de-al treilea principiu, și anume **principiului sustenabilității** (durabilității).

Sustenabilitatea este un concept al dezvoltării cuprinzător care „are drept scop ceea ce este potrivit pentru mediu, corect din punct de vedere social și economic posibil”.

Una din țintele incluse în Cartea Albă a Transporturilor (2011), așa cum am mai precizat, este transferul a peste 30% din transportul de marfă către alte moduri de transport sustenabile - transport feroviar - până în 2030 și, reducerea efectelor negative asupra mediului prin scăderea emisiilor de carbon și a consumului de resurse energetice.

Master Planul General pentru Transport a definit un pachet integrat de reformă, în deplină corelare cu obiectivele europene de promovare durabilă a modurilor prietenoase de transport, cuprinzând o serie de măsuri de reformă și investiții orientate spre eficientizarea, comercializarea și competitivizarea transportului feroviar, urmărind următoarele rezultate principale:

- grad ridicat de utilizare a rețelei feroviare;
- sustenabilitate crescută a rețelei feroviare;
- competitivizarea serviciilor de transport de marfă și călători.

Investiția promovată în cadrul acestui studiu de fezabilitate reflectă pozitiv **atingerea obiectivului sustenabilității din punct de vedere al impactului asupra mediului.**

CUM VA FI IMPLEMENTAT PROIECTUL?

Execuția lucrărilor necesare realizării obiectivului de investiție presupune parcurgerea următoarelor etape principale:

- Predarea amplasamentului lucrărilor către antreprenor;
- Trasarea lucrărilor;
- Pregătirea terenului pentru amenajarea organizărilor de șantier;
- Amenajarea organizărilor de șantier;
- Pregătirea terenului pentru lucrările efective prin amenajarea acestuia și protejarea valorilor arheologice relevate în amplasamentul lucrărilor;
- Realizarea tuturor relocărilor de construcții și instalații, necesare execuției proiectului;

- Execuția lucrărilor propriu-zise la obiectivul de investiție;
- Lucrări de refacere a amplasamentului;
- Realizarea de probe, teste și verificări ale lucrărilor efectuate;
- Recepția lucrărilor realizate.

Proiectul este constituit din următoarele categorii de lucrări:

- Poduri;
- Podețe;
- Suprastructură și terasamente de cale ferată (cf) care includ și trecerile la nivel;
- Construcții civile;
- Drumuri de acces, tehnologice/de întreținere;
- Lucrări de colectare a apelor;
- Lucrări de consolidare, apărare și protecție;
- Tunele
- Semnalizări și centralizări feroviare;
- Telecomunicații feroviare;
- Instalații sanitare;
- Instalații termo-tehnologice;
- Instalații electrice
- Lucrări pentru siguranța populației și protecția mediului;
- Lucrări pentru devierea de instalații feroviare; Lucrări de protecția mediului;
- Relocări de utilități;
- Lucrări de dezafectare și demolare.

CE ACTIVITĂȚI SE VOR DESFĂȘURA ÎN ETAPA DE FUNCȚIONARE A INVESTIȚIILOR?

În etapa de funcționare, principala activitate constă în desfășurarea traficului feroviar. Alte activități constau în:

- Realizarea lucrărilor de întreținere și mentenanță care implică lucrări de realizare a reparațiilor la nivelul terasamentului (excavări, suduri etc.), și controlul vegetației (efectuat atât mecanizat cât și chimic, prin utilizarea substanțelor erbicide aplicate pe taluzul terasamentului);
- Activități specifice de servicii pentru călători ce implică informarea cu privire la mersul trenurilor, vânzări de bilete de călătorie, anunțuri etc.;
- Gestionarea apei pluviale de pe suprafața căii ferate și a apelor uzate ce sunt colectate și preepurate în separatoare de hidrocarburi prevăzute înainte de evacuarea în emisari;
- Gestionarea deșeurilor.

CARE ESTE DURATA DE VIAȚĂ A INVESTIȚIILOR PROPUSE?

Durata etapei de funcționare nu este limitată în timp, pe parcursul funcționării căii ferate urmând a fi executate lucrări de întreținere și intervenții în caz de situații de urgență.

Diferitele componente ale construcțiilor au durate de viață limitate (de la câțiva ani până la zeci de ani) și ca atare necesită înlocuire. Înlocuirile se fac în cadrul lucrărilor de întreținere și mentenanță sau pot face obiectul unor proiecte dedicate de reabilitare.

CARE ESTE PRODUCȚIA ȘI CU CE RESURSE SE REALIZEAZĂ ?

Proiectul nu propune realizarea unor activități productive.

SUNT ACESTE INVESTIȚII INCLUSE ÎN PLANURILE ELABORATE LA NIVEL LOCAL, JUDEȚEAN SAU REGIONAL?

Proiectul va fi finanțat printr-un program european de finanțare (programul CEF) și resurse de stat în conformitate cu un acord de finanțare care va trebui să fie semnat între Guvernul României și EU.

Proiectul este prevăzut în Master Planul General de Transport al României, Plan ce a fost supus evaluării strategice de mediu și pentru care a fost emis Avizul de mediu nr.33/11.12.2015.

CE POLUANȚI VOR FI EVACUAȚI ÎN AER CA URMARE A IMPLEMENTĂRII PROIECTULUI ?

În etapa de execuție se desfășoară activități ce presupun degajarea de praf și alți poluanți atmosferici precum gazele de eșapament aferente utilajelor implicate în execuția lucrărilor sau gaze de ardere generate de utilizarea aparatelor de sudură și tăiere.

Pentru evaluarea impactului au fost calculate cantitățile de poluanți atmosferici generați cu ajutorul metodologiilor de calcul agreate (în principal metodologia Europeană EMEP/EEA 2016 și 2019) și au fost raportate la limitele prevăzute de legislația în vigoare (pentru poluanții și situațiile pentru care legislația prevede astfel de limite).

Pentru traficul feroviar, în principal în etapa de funcționare, nu va reprezenta o sursă importantă de poluanți atmosferici - traficul feroviar fiind electrificat. Realizarea proiectului permite reducerea emisiilor de poluanți datorită reducerii traficului auto prin atragerea transportului de călători și marfă pe linia cf reabilitată.

A fost propus un plan de monitorizarea calității aerului și intervenții în caz de depășire a limitelor prevăzute de legislația în vigoare.

CE POLUANȚI VOR FI EVACUAȚI ÎN APĂ CA URMARE A IMPLEMENTĂRII PROIECTULUI ?

În etapa de execuție a lucrărilor nu vor exista evacuări directe de ape uzate în ape subterane sau cursuri de apă de suprafață. În această perioadă se pot produce însă scurgeri accidentale ca urmare a manevrării defectuoase a substanțelor periculoase, a deșeurilor sau a apelor uzate generate în timpul construcției.

Pentru evitarea unor situații de poluări accidentale au fost propuse măsuri de către evaluator.

În etapa de funcționare, la nivelul căii ferate, singurele ape cu încărcare de poluanți sunt cele pluviale, colectate de la stațiile de cale ferată. Aceste ape sunt pre-epurate în instalații pentru reținerea nisipului și a produselor petroliere. La nivelul stațiilor cf. se vor genera și ape uzate menajere rezultate din activitatea grupurilor sanitare. Pentru gestionarea apelor uzate menajere, generate în cadrul obiectivelor de mai sus, sunt prevăzute soluții proprii în incinta fiecărui amplasament, fie prin racordare la rețelele existente, fie prin realizarea de soluții locale prevăzute prin proiect.

A fost propus un plan de monitorizarea a calității apelor și intervenții în caz de depășire a limitelor prevăzute de legislația în vigoare.

În etapa de dezafectare sursele de evacuare a poluanților în apa sunt similare cu cele din etapa de execuție.

Pentru evitarea unor situații de poluări accidentale au fost propuse măsuri în cadrul raportului (RIM).

CE POLUANȚI POT AJUNGE PE SOL ?

Pe sol pot ajunge toți poluanții emisii în atmosferă (particule din lucrările de execuție, gaze de eșapament), precum și ca urmare a unor deversări accidentale (atât în perioada de execuție cât și în perioada de funcționare).

Solurile aflate în imediata vecinătate a căii ferate sunt mai expuse procesului de acumulare a poluanților în sol.

A fost propus un plan pentru monitorizarea calității solurilor cu măsuri și intervenții în caz de depășire a limitelor prevăzute de legislația în vigoare.

IMPLEMENTAREA PROIECTULUI VA CONDUCE LA CREȘTEREA NIVELURILOR DE ZGOMOT?

Execuția lucrărilor în perioadă de reabilitare a liniei c.f., cât și traficul feroviar din perioada de funcționare reprezintă surse importante de zgomot. Pentru limitarea efectelor zgomotului au fost prevăzute măsuri de evitare și reducere a impactului. Principala măsură adoptată constă în prevederea de panouri fonoabsorbante în perioada operării (panouri fixe).

Soluțiile constructive performante reprezentate de șine care produc zgomot și vibrații mai reduse decât cele actuale, vor conduce la o situație mai favorabilă din punct de vedere al nivelului de zgomot.

PROIECTUL GENEREAZĂ POLUARE TERMICĂ (CĂLDURĂ) SAU RADIOACTIVĂ?

Proiectul nu va genera poluare radioactivă. Sursele de radiații existente la nivelul obiectivelor propuse prin proiect nu depășesc radiațiile întâlnite în locuințele dotate cu echipamente electrocasnice.

Proiectul nu generează poluare termică.

CE DEȘEURI SUNT PRODUSE ȘI CUM VOR FI GESTIONATE?

Deșeurile ce urmează a fi generate în etapa de execuție a proiectului vor fi cele rezultate din activitățile constructive, respectiv deșeuri municipale, amestecuri metalice, deșeuri din lemn/metal cu conținut de substanțe periculoase, deșeuri din materiale plastice, sticlă, deșeuri de ambalaje fără conținut de substanțe periculoase, ambalaje cu conținut de substanțe periculoase, materiale absorbante contaminate cu ulei, uleiuri uzate provenite de la utilajele de construcție, deșeuri din construcții și demolări, deșeuri de la sudură, pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase, nămoluri din bazinele etanșe vidanjabile.

În etapa de funcționare a proiectului vor fi generate următoarele tipuri de deșeuri: deșeuri municipale amestecate, hârtie și deșeuri specifice activității de birou, amestecuri metalice, materiale plastice, nămoluri de la preepurarea apelor pluviale potențial contaminate cu hidrocarburi.

În toate etapele proiectului se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate. Toate deșeurile generate în urma proiectului, în toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafețe special amenajate în acest sens. În cazul deșeurilor periculoase, se vor lua măsuri speciale de gestionare a acestora (prin depozitarea separată doar pe suprafețe impermeabile), pentru a nu contamina restul deșeurilor sau solul.

În perioada de execuție se urmărește ca modul de gestionare a deșeurilor să se facă conform H.G. nr. 856/2002 (Anexa 1 a) și OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor și să respecte ierarhia deșeurilor, din cadrul Directivei 2008/98/CE.

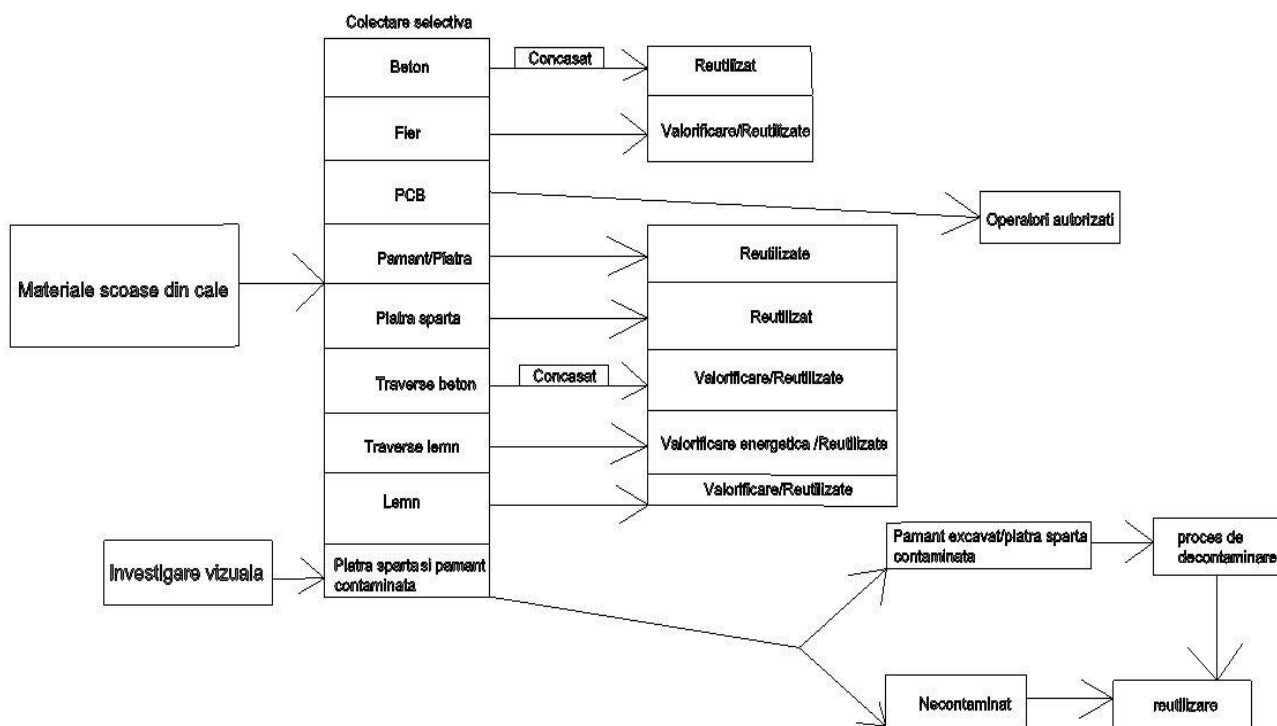
Componentele căii care vor rezulta ca urmare a reabilitării se pot reutiliza astfel:

- 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 semibune și reparate se vor reutiliza în triaje și ateliere, iar cele declasate se vor valorifica energetic în fabrici de ciment autorizate;
- traverse de beton semibune și reparate se vor reutiliza pe liniile secundare, triaje și ateliere, iar traversele declasate se vor reutiliza pentru lucrări de consolidări, apărări de maluri, drumuri tehnologice, fundații;
- aparatele de cale și materialul mărunț de cale semibune și recondiționate se reutilizează, iar cel declasat se valorifică ca fier vechi;
- piatra spartă recuperată, curată, se reintroduce în cale, iar deșeurile de ciur se reutilizează ca material pentru substratul căii sau la alte construcții;
- pământul și pietrișul rezultate din săpătură se vor reutiliza la drumuri locale sau se vor depozita în locuri acceptate de autoritățile locale.

Materialele scoase din cale vor fi refolosite la lucrare sau vor fi valorificate.

Deșeurile rezultate din construcții/demolări cale vor fi sortate direct la sursă și colectate selectiv în vederea alegerii opțiunii de gestionare în așa fel încât 70% să fie reutilizate, Conform Directivei 2008/98/CE.

Trasabilitatea materialelor scoase din cale prin desființarea/reabilitarea liniei cf



Care este metodologia utilizată pentru evaluarea impactului asupra mediului?

Metodologia utilizată pentru evaluarea impactului asupra mediului a implicat următoarele etape:

- Studiul condițiilor inițiale;
- Studiul alternativelor de proiect și contribuții la selectarea acestora;
- Identificarea sensibilității zonelor în care este propus proiectul;
- Identificarea efectelor proiectului (modificări fizice, emisiile generate, deșeuri);
- Cuantificarea efectelor (calcul, modelări, estimări);
- Identificarea formelor de impact – modificări la nivelul componentelor sensibile (ex: biodiversitate, mediul social, etc.);
- Predicția și cuantificarea formelor de impact identificate;

- Evaluarea semnificației impacturilor pe baza pragurilor de semnificație stabilite pentru fiecare componentă;
- Analiza cumulării impacturilor ca urmare a realizării altor proiecte în aceeași zonă;
- Stabilirea măsurilor de evitare și reducere a impacturilor semnificative;
- Evaluarea impactului rezidual, estimat după implementarea măsurilor;
- Stabilirea unui program de monitorizare a impacturilor semnificative și a eficienței măsurilor.

Evaluarea alternativelor de proiect s-a bazat pe o analiză a alternativei minimală, medie și maximală ce s-a axat pe domeniile financiar (costuri de investiție, exproprii, cheltuieli de dublare, cheltuieli de întreținere), protecția mediului, execuția lucrării (durata și timpul necesar dublării, folosirea traseului existent).

Identificarea efectelor s-a bazat pe analiza modificărilor posibil a fi generate de proiect asupra mediului fizic ca o consecință directă a realizării acestuia. Identificarea efectelor a presupus parcurgerea următorilor pași:

- Analiza tuturor intervențiilor propuse în cadrul proiectului;
- Identificarea tuturor activităților ce rezultă din construcția și funcționarea investițiilor;
- Identificarea tuturor modificărilor (efectelor) ce au loc în mediul fizic și socio-economic ca urmare a realizării și operării intervențiilor.

Pentru cuantificarea efectelor au fost utilizate:

- informații puse la dispoziție de proiectant (suprafețe afectate, localizare, cantități, etc);
- calcule și modelări (ex: în cazul dispersiei emisiilor atmosferice);
- estimări bazate pe experiența altor proiecte similare sau furnizate în cadrul unor ghiduri de profil.

Identificarea formelor de impact s-a realizat pe baza listei de efecte și pe identificarea modificărilor care pot avea loc la nivelul elementelor sensibile (ex: aer, apă, biodiversitate, mediu social etc.) ca urmare a acestor efecte.

Realizarea predicției impacturilor a implicat analiza mai multor parametri specifici, atât din punct de vedere calitativ, cât și din punct de vedere cantitativ, unde acest lucru a fost posibil. Printre variabilele analizate au fost: etapa proiectului, tipul și natura impactului, potențialul cumulativ al impactului, extinderea spațială, durata, frecvența, probabilitatea și reversibilitatea. În cazul apariției aceleiași forme de impact ca urmare a mai multor efecte, nivelul acestuia a fost analizat o singură dată pentru eliminarea redundanțelor.

Evaluarea semnificației impacturilor s-a bazat pe analiza sensibilității zonelor de implementare a proiectului și a magnitudinii modificărilor propuse de proiect.

Pentru fiecare componentă potențial afectată (ex: apă, aer, sol, geologie, biodiversitate, etc.) au fost stabilite clase de sensibilitate. Similar, modificările propuse de proiect au fost împărțite în clase de magnitudine.

Pe baza analizei sensibilității componentelor de mediu, în raport cu magnitudinea modificărilor generate de proiect, nivelul impactului poate fi împărțit în următoarele clase:

- Impact semnificativ (negativ/pozitiv);
- Impact moderat (negativ/pozitiv);
- Impact redus (negativ/pozitiv);
- Neglijabil (acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări în elementele de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil).

Analiza potențialelor impacturi cumulative s-a realizat prin:

- Identificarea proiectelor importante existente și/sau propuse în zonele de implementare a proiectului;
- Analizarea probabilității ca aceste proiecte să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte cumulative cu proiectul analizat;
- Evaluarea semnificației impactului cumulativ.

Măsurile de evitare și reducere a impactului au fost propuse pentru situațiile unde a fost identificată posibilitatea apariției unui impact semnificativ sau a unui impact moderat asupra unei componente de mediu.

Pe baza măsurilor stabilite pentru gestionarea impacturilor semnificative sau moderate, a fost analizat nivelul impactului rezidual, nivel estimat a fi rămas ulterior implementării măsurilor de evitare și reducere. Pentru evaluarea impactului rezidual a fost utilizată aceeași matrice, cu aceleași clase de sensibilitate și magnitudine ca în cazul primei evaluări a impacturilor, realizată fără a lua în considerare măsurile de evitare și reducere.

Planul de monitorizare a fost elaborat cu scopul evaluării eficienței măsurilor de evitare și reducere a impactului și a asigurării nedepășirii nivelului prognozat al impactului. Acesta a fost realizat ținând cont de măsurile propuse și adaptat pentru a asigura evaluarea eficienței acestora.

CARE ESTE IMPACTUL PROIECTULUI?

Lungimile relativ mici ale lucrărilor de poduri/podețe/apărări raportate la lungimea totală a corpurilor de apă unde acestea au fost propuse, nu presupune un potențial impact semnificativ ce ar putea conduce la deteriorarea stării corpurilor de apă, însă în studiu au fost prevăzute măsuri de reducere a impactului datorat acestor tipuri de lucrări.

Implementarea proiectului nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului, integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;

Impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate ariile protejate, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse,

În etapa de execuție a proiectului de reabilitare a liniei feroviare Craiova- - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș prin măsurile adoptate, impactul rezidual este redus negativ pentru componentele de mediu.

În etapa de funcționare prin soluțiile tehnice adoptate în cadrul proiectului, impactul asupra factorilor de mediu (apa, aer, sol, peisaj, geologie) va fi redus negativ, iar pentru componenta de mediu social și economic va fi moderat pozitiv.

Pentru toate formele de impact au fost propuse măsuri de evitare și reducere astfel încât să se asigure atingerea unui nivel negativ redus.

12. BIBLIOGRAFIE

- Climate change and major projects; European Commission; 2016; ISBN 978-92-79-59943-9
- EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Technical guidance to prepare national emission inventories; European Environmental Agency
- Ghid pentru evaluarea riscului în activitatea de transport feroviar/ administrare/ gestionare a infrastructurii feroviare neinteroperabile; Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFER)
- Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient; European Commission – Directorate General-Climate Action; 2011
- Master Plan General de Transport; Ministerul Transporturilor 2015
- Planul de Management al Spațiului Hidrografic Jiu
- Planul de Management al Spațiului Hidrografic Jiu
- Planul de Management al Riscului la Inundații ABA Jiu
- Planul de Management al Riscului la Inundații ABA Banat
- Raport privind starea mediului - Județul Dolj, APM Dolj
- Raport privind starea mediului - Județul Mehedinți, APM Dolj
- Raport privind starea mediului - Județul Caraș-Severin, APM Caraș-Severin
- Planuri de management a ariilor naturale protejate

Link-urile accesate pentru informații

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR o strategie a UE privind adaptarea la schimbările climatice

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0216:FIN:RO:PDF>

TRANSPORTUL ȘI PACTUL VERDE EUROPEAN

<http://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2029-2024/europa-gren-deal/transport-and->

Directiva (UE)nr.1187/2021-Directiva SMART TEN-T

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L118&from=ENgreen-deal_ro

Regulament (UE)nr.852 din 18 iunie 2020 privind stabilirea unui cadru pentru facilitarea investițiilor

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0852>

Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN>

Ghid de bune practici cu privire la adaptarea la schimbări climatice pentru sectorul vulnerabil Transporturi

<http://caleaverde.ro/wp-content/uploads/2016/11/Ghid-de-bune-practici-privind-adaptarea-la-schimbarile-climatice-pentru-sectorul-vulnerabil-Transport.pdf>

Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030

https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/ro_final_necp_main_ro.pdf

„Legea europeană a climei”

Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:32021R1119>

Acordul de la Paris privind schimbările climatice

<https://eur-lex.europa.eu/content/paris-agreement/paris-agreement.html?locale=ro>