

MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului:

„MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM 141+927, LINIA CF 412, INTRE STATIILE BENESAT – ULMENI SJ”.

II. Titular:

- numele: **C.N.C.F. „CFR” S.A. prin S.R.C.F. Cluj**
- adresa postala: oras Cluj Napoca, Str. Piata Avram Iancu, nr. 17, jud. Cluj, 0722693053;
- denumirea reprezentantului legal/imputernicit (in calitate de Proiectant), cu date de identificare: S.C. VIO TOP S.R.L. cu punct de lucru in str. Aromei, nr. 26-28, ap. 16, sector 2, Bucuresti, telefon 021/242.67.26, e-mail: office@viotop.ro, fax 021/242.69.23.
- reprezentanti legali/imputerniciti, cu date de identificare: ing. Alexandru ENACHE, tel. 0766410614, alexandru.enache@viotop.ro.

III. Descrierea proiectului caracteristicilor fizice ale intregului proiect:

a) un rezumat al proiectului:

Proiectul prevede **MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM 141+927, LINIA CF 412, INTRE STATIILE BENESAT – ULMENI SJ**, astfel:

Trecerea la nivel ce urmeaza a fi modernizata se afla la km C.F. 141+927 intersectie cu DJ 108A din Judetul Salaj. Terenul se afla in judetul Salaj, in comuna Benesat, sat Benesat, fiind proprietatea Statului Roman, prin Ministerul Transportului, domeniu public, cu drept de concesiune CNCF „CFR” SA.

Lucrarile sunt simple, executate in limita C.F., pe amplasamentul antropizat al acesteia (trecere la nivel amenajata cu dale si terasament C.F.: traverse si piatra sparta).



Foto – Amplasamnetul proiectului – Trecere la nivel si terasament cale ferata

Proiectul prevede:

Refacerea trecerii la nivel din dale elastice agrementate AFER

Aceste lucrari constau in:

- demontarea dalelor existente;
- montarea dalelor elastice noi agrementate AFER se va face dupa refacerea suprastructurii caii ferate;

Racordarea dalelor exterioare ale trecerii la nivel cu drumul

Racordarea drumului la capetele dalelor exterioare ale trecerii la nivel se va face prin frezarea stratului de uzura si binder si asternerea unui geocompozit (B+R+STR) pe min. 0.50m de o parte si de alta a rostului, a unui strat nou de binder BAD 22.4 LEG 50/70 - SR 13108-1 in grosime 6cm si a unui strat de uzura BA16 RUL50/70 – SR13108-1 in grosime de 4cm.

Racordarea drumului la dalele elastice noi ale trecerii la nivel se va realiza pe distanta de 10m de o parte si de alta a trecerii, masurata de la marginea exterioara a dalei.

Montarea parapetelor metalice de ghidare a vehiculelor rutiere in zona trecerii la nivel se va face conform AND 593 / 2012 nivel de protectie H1 se va face pe lungimea de 12.00m.

Montarea presemnalizarii si semnalizarii trecerii la nivel noi modernizate.

Lucrari de linii c.f.

Aceste lucrari constau in:

- demontarea caii ferate $L = 50\text{m}$ in zona trecerii la nivel;
- sapatura pe $L = 50\text{m}$ (25m de o parte si de alta din axul carosabilului trecerii la nivel) si $h = 1,00\text{m}$ masurat de la NSS cu indepartarea materialului rezultat;
- pregatirea platformei de pamant cu stabilizat 6% pe 30cm si compactare in vederea asternerii straturilor superioare;
- realizarea canalului pentru montarea tubului de protectie din PVC pentru cable pe lungimea si latimea pasajului;
- realizarea drenului;
- realizarea straturilor de protejare terasament, izolatoare si de portanta (geotextile+geogril);
- realizarea stratului de repartitie in grosime de 40 cm in straturi de cate 20 cm prin cilindrare (50cm pe zona treceri);
- realizarea prismului de piatra sparta sub talpa traversei in grosime de min 35cm in straturi prin cilindrare;
- refacerea suprastructurii caii utilizandu-se sina noua pe traverse de beton noi si cu prinderea aferenta pe $L=50\text{m}$;
- corectarea niveletei existente a caii, cu asigurarea profilurilor transversale, $L=200,00\text{m}$;
- aplanarea banchetei caii (taiere, completare, nivelare) cu aducerea acesteia la dimensiunile instructionale (pe zona rectificarii niveletei);

Lucrarile se vor executa cu inchidere de linii.

Lucrari de scurgerea apelor

Se va asigura drenajul cu un dren longitudinal cu tub PEHD pe lungimea pasajului si cu sisteme de colectare. Drenul se va scurge intr-un sant executat de-a lungul caii ferate in lungime de 10.00m.

Lucrari din punct de vedere instalatii SCB

Bariera cu dulap electronic si numaratoare de osii.

Se va implementa un sistem de trecere la nivel cu bariera cu dulap electronic.

Configuratia sistemului de trecere la nivel cu bariera cu dulap electronic:

- Dulap ermetic cu racire pasiva, clasa de protectie IP65 (conform standardului EN 60529), fara incalzitor, fara ventilator, fara aer conditionat, cu protectie suplimentara pentru compartimentul bateriilor pentru limitarea variatiilor de temperatura.
- Alimentare electrica 230 Vac cu sistem UPS compus din convertizori si redresori redundanti pentru a asigura 12,24,48 Vcc,. Temperatura de lucru: -40 °C - +70 °C .
- Baterii (12 Vcc baterii), durata de viata de minimum 10 ani, designul trebuie conceput astfel incat sa nu existe variatii rapide de temperatura de la o zi la alta sau de la zi la noapte.
- Controller electronic certificat CENLEC SIL 4(CENELEC EN 50126, EN 50128 si EN 50129), temperatura de lucru: -40 °C - +70 °C ;
- Dulapul trebuie sa contina cel putin controllerul, sistemul acustic, sistemul UPS, sistemul necesar comunicatii (Switch, ODF), Baterii
- Semi-cumpene, electromecanisme de bariera (comanda in 12 Vcc).
- Semnale rutiere de avarie echipate cu Unitati optice – LED-uri (12Vcc, 20W).
- Sistemul acustic (DASOC) + goarna/clopot.
- Unitati optice – LED-uri (12Vcc, 20W) aferente semnalelor rutiere si de avarie trebuie certificate in mod independent certificat CENLEC SIL 4
- Panoul de control local (intrerupatoare si led-uri, toate in 12Vcc).

Specificatii:

- Design adaptabil – poate face fata oricarei nevoi ale pietei datorita gamei sale largi de I/Os (12, 24 sau 50 pentru intrarile si iesirile vitale) pentru a interfata centralizarile cu relee sau alte tipuri de centralizari.
- Design modular datorita placilor sale cu intersanjabilitate rapida (sistem pregatit in 15s).
- Sistem “future-proof” – datorita combinatiei de module si logica adaptabila, sistemul poate fi actualizat cu functionalitati noi fara ca acesta sa necesite modificari de hardware si implicit costuri suplimentare.
- Doua panouri (local si central), face posibila atat comanda/controlul (local), cat si telecomanda/telecontrolul trecerii la nivel. Panoul central se foloseste doar in cazul lipsei pupitrei CED , atunci cand ele exista se va realiza adaptarea lor.

Configurare de tip Master/Slave pentru comunicarea cu postul de comanda al impieगतului, sau pentru interfatarea cu centralizari electronice sau cu relee, pentru distante lungi, prin Fibra Optica.

Comunicarea Master /Slave se realizeaza prin fibra optica cu transmiterea sigura de informatii prin protocoale de siguranta certificate CENLEC SIL 4.

- Toate echipamentele (controller, switch, UPS) din dulapul de comanda si control de pe teren, sunt de tipul temperatura extinsa:-40 la +70 de grade Celsius.
- UPS cu convertizoare si redresori redundante pentru a asigura o rata mare de disponibilitate.

Baterii configurate intr-un design care garanteaza uzura redusa pentru a asigura o durata minima de viata (10 ani), protejate intr-un compartiment dedicat.

Sistemul va integra, fara folosirea de relee (cu exceptia Sistemului INDUSI/CDC), toate componentele aferente unei treceri la nivel:

-electromecanismele de bariera, sistemul acustic, sistemul Optic bazat pe LED-uri, semnale rutiere si avarie, INDUSI, Numaratoarele de osii/CDC, Panoul de control local.

Se va prevedea un pupitru local in statia adiacenta care sa controleze, sa semnalizeze si sa comande la distanta functionarea instalatiei din linie curenta. Se va monta si o instalatie de protectie cu autostop INDUSI pentru semnalele de avarie.

Sistemul aferent al unei treceri la nivel, trebuie sa fie omologat per ansamblu pentru dovedirea functionarii intregului sistem compus din multiple componente principale. Fiecare componenta principala, parte a trecerii la nivel este omologata de catre AFER in mod independent, dupa cum urmeaza:

1. Dulapul metalic;
2. Dulapul impreuna cu controller , sistemul UPS si/sau sistemul acustic;
3. Sistemul acustic;
4. Goarna/clopot;
5. Electromecanismele de bariera;
6. Unitatile optice bazate pe LED (aferente semnalelor rutiere si de avarie);
7. Semnalele rutiere si de avarie;
8. Numaratoarele de osii;
9. Panoul de control local;
- 10.Baterii;
- 11.Sistemul de panouri solare;

La final se va verifica integrarea/functionarea sistemului in totalitate.

Materialele si piesele de schimb utilizate vor respecta prevederile OMT 290/2000, modificat si completat prin OMTCT 2068/2004. Produsele feroviare critice trebuie sa

provina de la producatori certificati A.F.E.R. ca "furnizori feroviari autorizati si sa aiba omologare sau agrementare tehnica".

In functie de MTBF (media timpului de buna functionare) a barierei cu dulap electronic, aparatul de rezerva necesar va fi prevazut si in domentatia economica.

Sistemul electronic aferent trecerii la nivel trebuie sa fie capabil sa gestioneze comanda si controlul a 4 electromecanisme concomitent, 20 Unitati LED (4 semnale Rutiere, 4 Semnale Avarie si 2 Semnale repetitoare), alimentarea si interfatare a 4 camere video.

In cazul trecerii la nivel ce trebuie comandata dintr-o statie apropiata care nu dispune de cel putin centralizare de tip CR-2, comanda si controlul barierei se poate sa se realizeze prin fibra optica pe baza de IP, sub protocolul de siguranta certificat CENELEC SIL4, astfel: controller-ul denumit Master care este interfatat local, cu elementele din cale (semnale, electromecanism de bariera, panou local, etc.) pe care le comanda si controleaza, iar cu ajutorul unor media convertoare, transmite aceste informatii, peste distante mari, prin Fibra Optica, catre Controller-ul denumit Slave, care poate fi amplasat in cea mai apropiata statie, de unde se gestioneaza TN pe propria raspundere a Impiegatului fara a avea o dependenta directa de instalatia de centralizare. Controller-ul Slave, are rolul de translator, fiind conectat prin Intrari si Iesiri Vitale (Sigure) la un panou central, care ofera o sinoptica de comanda si control pentru trecerea la nivel, suficient de detaliat pentru a permite gestionarea completa de la distanta a acesteia.

Bariera va fi prevazuta si cu panouri fotovoltaice pentru asigurarea continuitatii alimentarii cu energie electrica.

Solutia SOLARA propusa este de 4.2KWp si a fost calculata pentru un consum de varf de 1,5KW. Suprafata necesara este 5X4 m pentru 12 panouri solare de 1,6 X0,9 m (350 W/panou) ce vor fi montate in configuratie de 3X4. Solutia propusa, hibrid solar – on Grid, fata de alimentarea din sursa de 220 VAC.

Totodata, unde exista probleme cu alimentarea din sursa de 220 Vac, se poate folosi si solutia off Grid prin care se utilizeaza panourile solare conectate direct la un generator diesel (Direct curent Generator) care alimenteaza direct in curent continu instalatia aferenta TN, cand se ajunge la limita inferioara a capacitatii bateriilor.

Aceste site-uri pot fi monitorizate in timp real printr-o conexiune GSM din punct de vedere al:

- Puterii produse de catre panouri;
- Consumul efectiv realizat de catre sistemul TN;

- Nivelul combustibilului in rezervor;
- Starea echipamentelor.

Conform Certificat de Urbanism nr. 17/03.09.2020 terenul este situat in intravilan proprietar este Statul Roman CF nr. 50344 prin Ministerul Transporturilor, concensionar C.N.C.F. „CFR” S.A

Racordarea la retelele utilitare existente in zona

Lucrarile prevazute in proiect NU impun racordarea la retele utilitare (alimentare cu energie electrica, apa sau gaze).

Pentru executia lucrarilor apa necesara se va asigura cu ajutorul cisternelor montate in organizarea de santier.

Apa potabila va fi asigurata din surse controlate. Transportul apei potabile se va face in recipiente igienice.

Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei:

Lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei constau in indepartarea eventualelor materiale, utilaje si mijloace de transport, valorificarea/eliminarea deșeurilor prin contract cu firme autorizate si aducerea la starea initiala a suprafetei ocupate temporar.

Pentru refacerea/readucerea la starea initiala a terenurilor ocupate temporar, la terminarea lucrarilor, se vor executa urmatoarele lucrari:

- evacuarea (incarcarea si transportul) deșeurilor si a eventualele materiale ramase, a containerelor, a europubelelor pentru colectarea temporara a deșeurilor, a toaletei ecologice, a imprejmuirii organizarii de santier, etc.
- recuperarea unor materiale folosite la executia lucrarilor provizorii: balast, (incarcarea, transportul si depozitarea acestora in vederea reutilizarii la alte lucrari).
- nivelarea terenul ocupat de organizarea de santier.

In perioada de exploatare, dar si in perioada de executie, riscul major identificat poate fi cel al unui accident feroviar.

Masurile de prevenire si reducere a efectelor adverse semnificative asupra mediului pentru evitarea producerii unui accident feroviar sunt:

- inchideri de linie si restrictii de viteza;

- masuri privind acoperirea liniei cu semnale, conform prevederilor instructiei de semnalizare;
- agenti pentru paza semnalelor si pentru avertizare.

Se vor lua masuri de nominalizare a personalului de avertizare privind circulatia trenurilor (agenti pentru protectia muncii) sau a altor pericole ce se pot ivi in timpul lucrului.

Pentru executarea lucrarilor in deplina concordanta cu prevederile legale privind masurile de siguranta a circulatiei pe calea ferata, se vor respecta intocmai prevederile specifice cuprinse in toate instructiile de serviciu (nr. 3, 4, 314, 317, 335, 340, etc.).

b) Justificarea necesitatii proiectului:

Infrastructura feroviara romana are un numar de aproximativ 5000 de treceri la nivel, din care SRCF Cluj echipate in patru configuratii, dupa cum urmeaza:

Tip trecere la nivel	National	SRCF Cluj
Cu bariere automate	217	6
Cu sistem de semnalizare a apropierii trenului	901	165
Cu bariere mecanice	469	104
Cu indicatoare rutiere	3493	803

Tinand cont de angajamentele facute de Romania in ceea ce priveste implementarea specificatiilor tehnice de interoperabilitate (inclusiv implementarea ERTMS), precum si faptul ca se petrec numeroase accidente feroviare la jonctiunea drum – cale ferata, modernizarea trecerilor la nivel este o prioritate majora a programului de investitii pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei, dintre care face parte si trecerea la nivel de la km c.f. 141+927 este situata pe linia cf 412, intre statiile Benesat – Ulmeni Sj.

Situatia actuala din punct de vedere Instalatii:

In prezent la trecerea la nivel cu calea ferata km c.f. 141+927 linia cf 412 Benesat - Ulmeni Sj, sunt amplasate Indicatoare Rutiere, pe linie curenta, cale simpla neelectrificata cu cale libera sau BLSAR - statie CEM si SBW.

Pe calea ferata, la circa 50 m de axa trecerii la nivel, sunt amplasate indicatoare rutiere, de o parte si alta a pasajului.

Intersectia la acelasi nivel a caii ferate cu o artera rutiera este cu potential ridicat de risc, atat pentru circulatia feroviara cat si pentru cea rutiera.

Desi echiparea trecerilor la nivel cu bariera mecanica garanteaza un nivel ridicat de siguranta, sistemul nu poate fi extins pentru ca acesta este depasit tehnologic, necesita resurse umane apreciabile si implica timpi mari de asteptare pentru vehiculele rutiere. Administratiile feroviare actioneaza in vederea inlocuirii acestui tip echipare, cu sisteme automatizate, intrucat acest lucru are ca efect reducerea timpilor de asteptare, precum si reducerea personalului de deservire cu efecte in cresterea productivitatii muncii.

Cresterea traficului rutier a impus adoptarea unor masuri pentru rezolvarea problemelor la trecerile la nivel, atat din punct de vedere al fluidizarii traficului rutier precum, precum si din punct de vedere al reducerii timpilor de asteptare.

Pe de alta parte, trecerea peste pasaj a unui numar din ce in ce mai mare de vehicule rutiere grele, determina deteriorarea imbracamintei sistemului rutier si poate cauza accidente, in special pentru motociclete si autoturisme.

De asemenea, s-au inregistrat multiple solicitari de modernizare a trecerilor la nivel, primite de la administratiile locale, ca urmare a extinerii zonelor urbane, urmate de cresterea traficului prin respectivele treceri la nivel.

In timpul lucrarilor se vor avea in vedere masuri de siguranta pentru a nu afecta stabilitatea si integritatea copacilor din apropierea caii ferate.

a) Valoarea investitiei

Valoarea investitiei se estimeaza la: 6 740 173.49 lei (total general, cu TVA);

b) Perioada de implementare propusa:

Perioada de implementare propusa este de: 12 luni (cand se ajunge la autorizatie de construire)

e) plansele reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (plan de situatie si amplasament, anexat prezentului memoriu).

S-au anexat la prezenta documentatie planul de amplasament si planul de situatie. Nu este necesara folosirea temporara a terenurilor invecinate, lucrarea executandu-se pe amplasamentul propus prin proiect.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, forme fizice ale proiectului, planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele:

Refacerea trecerii la nivel din dale elastice agrementate AFER

Aceste lucrari constau in:

- demontarea dalelor existente;
- montarea dalelor elastice noi agrementate AFER se va face dupa refacerea suprastructurii caii ferate;

Racordarea dalelor exterioare ale trecerii la nivel cu drumul

Racordarea drumului la capetele dalelor exterioare ale trecerii la nivel se va face prin frezarea stratului de uzura si binder si asternerea unui geocompozit (B+R+STR) pe min. 0.50m de o parte si de alta a rostului, a unui strat nou de binder BAD 22.4 LEG 50/70 - SR 13108-1 in grosime 6cm si a unui strat de uzura BA16 RUL50/70 – SR13108-1 in grosime de 4cm.

Racordarea drumului la dalele elastice noi ale trecerii la nivel se va realiza pe distanta de 10m de o parte si de alta a trecerii, masurata de la marginea exterioara a dalei.

Montarea parapetelor metalice de ghidare a vehiculelor rutiere in zona trecerii la nivel se va face conform AND 593 / 2012 nivel de protectie H1 se va face pe lungimea de 12.00m.

Montarea presemnalizarii si semnalizarii trecerii la nivel noi modernizate.

Lucrari de linii c.f.

Aceste lucrari constau in:

- demontarea caii ferate $L = 50m$ in zona trecerii la nivel;
- sapatura pe $L = 50m$ (25m de o parte si de alta din axul carosabilului trecerii la nivel) si $h = 1,00m$ masurat de la NSS cu indepartarea materialului rezultat;
- pregatirea platformei de pamant cu stabilizat 6% pe 30cm si compactare in vederea asternerii straturilor superioare;
- realizarea canalului pentru montarea tubului de protectie din PVC pentru cable pe lungimea si latimea pasajului;
- realizarea drenului;
- realizarea straturilor de protejare terasament, izolatoare si de portanta (geotextile+geogriile);

- realizarea stratului de repartitie in grosime de 40 cm in straturi de cate 20 cm prin cilindrare (50cm pe zona treceri);
 - realizarea prismului de piatra sparta sub talpa traversei in grosime de min 35cm in straturi prin cilindrare;
 - refacerea suprastructurii caii utilizandu-se sina noua pe traverse de beton noi si cu prinderea aferenta pe L=50m.;
 - corectarea niveletei existente a caii, cu asigurarea profilurilor transversale, L=200.00m;
 - aplanarea banchetei caii (taiere, completare, nivelare) cu aducerea acesteia la dimensiunile instructionale (pe zona rectificarii niveletei);
- Lucrarile se vor executa cu inchidere de linii.

Lucrari de scurgerea apelor

Se va asigura drenajul cu un dren longitudinal cu tub PEHD pe lungimea pasajului si cu sisteme de colectare. Drenul se va scurge intr-un sant executat de-a lungul caii ferate in lungime de 10.00m.

Lucrari din punct de vedere instalatii SCB

Bariera cu dulap electronic si numaratoare de osii.

Se va implementa un sistem de trecere la nivel cu bariera cu dulap electronic.

Configuratia sistemului de trecere la nivel cu bariera cu dulap electronic:

- Dulap ermetic cu racire pasiva, clasa de protectie IP65 (conform standardului EN 60529), fara incalzitor, fara ventilator, fara aer conditionat, cu protectie suplimentara pentru compartimentul bateriilor pentru limitarea variatiilor de temperatura.
- Alimentare electrica 230 Vac cu sistem UPS compus din convertizori si redresori redundanti pentru a asigura 12,24,48 Vcc., Temperatura de lucru: -40 °C - +70 °C .
- Baterii (12 Vcc baterii), durata de viata de minimum 10 ani, designul trebuie conceput astfel incat sa nu existe variatii rapide de temperatura de la o zi la alta sau de la zi la noapte.
- Controller electronic certificat CENLEC SIL 4(CENELEC EN 50126, EN 50128 si EN 50129), temperatura de lucru: -40 °C - +70 °C ;
- Dulapul trebuie sa contina cel putin controllerul, sistemul acustic, sistemul UPS, sistemul necesar comunicatii (Switch, ODF), Baterii
- Semi-cumpene, electromecanisme de bariera (comanda in 12 Vcc).

- Semnale rutiere de avarie echipate cu Unitati optice – LED-uri (12Vcc, 20W).
- Sistemul acustic (DASOC) + goarna/clopot.
- Unitati optice – LED-uri (12Vcc, 20W) aferente semnalelor rutiere si de avarie trebuie certificate in mod independent certificat CENLEC SIL 4
- Panoul de control local (intrerupatoare si led-uri, toate in 12Vcc).

Specificatii:

Design adaptabil – poate face fata oricarei nevoi ale pietei datorita gamei sale largi de I/Os (12, 24 sau 50 pentru intrarile si iesirile vitale) pentru a interfata centralizarile cu relee sau alte tipuri de centralizari.

- Design modular datorita placilor sale cu interSanjabilitate rapida (sistem pregatit in 15s).
- Sistem “future-proof” – datorita combinatiei de module si logica adaptabila, sistemul poate fi actualizat cu functionalitati noi fara ca acesta sa necesite modificari de hardware si implicit costuri suplimentare.
- Doua panouri (local si central), face posibila atat comanda/controlul (local), cat si telecomanda/telecontrolul trecerii la nivel. Panoul central se foloseste doar in cazul lipsei pupitrelor CED , atunci cand ele exista se va realiza adaptarea lor.

Configurare de tip Master/Slave pentru comunicarea cu postul de comanda al impiegatului, sau pentru interfatarea cu centralizari electronice sau cu relee, pentru distante lungi, prin Fibra Optica.

Comunicarea Master /Slave se realizeaza prin fibra optica cu transmiterea sigura de informatii prin protocoale de siguranta certificate CENLEC SIL 4.

- Toate echipamentele (controller, switch, UPS) din dulapul de comanda si control de pe teren, sunt de tipul temperatura extinsa:-40 la +70 de grade Celsius.
- UPS cu convertizoare si redresori redundante pentru a asigura o rata mare de disponibilitate.

Baterii configurate intr-un design care garanteaza uzura redusa pentru a asigura o durata minima de viata (10 ani), protejate intr-un compartiment dedicat.

Sistemul va integra, fara folosirea de relee (cu exceptia Sistemului INDUSI/CDC), toate componentele aferente unei treceri la nivel:

- electromecanismele de bariera, sistemul acustic, sistemul Optic bazat pe LED-uri, semnale rutiere si avarie, INDUSI, Numaratoarele de osii/CDC, Panoul de control local.

Se va prevedea un pupitru local in statia adiacenta care sa controleze, sa semnalizeze si sa comande la distanta functionarea instalatiei din linie curenta. Se va monta si o instalatie de protectie cu autostop INDUSI pentru semnalele de avarie.

Sistemul aferent al unei treceri la nivel, trebuie sa fie omologat per ansamblu pentru dovedirea functionarii intregului sistem compus din multiple componente principale. Fiecare componenta principala, parte a trecerii la nivel este omologata de catre AFER in mod independent, dupa cum urmeaza:

1. Dulapul metalic;
2. Dulapul impreuna cu controller , sistemul UPS si/sau sistemul acustic;
3. Sistemul acustic;
4. Goarna/clopot;
5. Electromecanismele de bariera;
6. Unitatile optice bazate pe LED (aferente semnalelor rutiere si de avarie);
7. Semnalele rutiere si de avarie;
8. Numaratoarele de osii;
9. Panoul de control local;
10. Baterii;
11. Sistemul de panouri solare;

La final se va verifica integrarea/functionarea sistemului in totalitate.

Materialele si piesele de schimb utilizate vor respecta prevederile OMT 290/2000, modificat si completat prin OMTCT 2068/2004. Produsele feroviare critice trebuie sa provina de la producatori certificati A.F.E.R. ca "furnizori feroviari autorizati si sa aiba omologare sau agrementare tehnica".

In functie de MTBF (media timpului de buna functionare) a barierei cu dulap electronic, aparatajul de rezerva necesar va fi prevazut si in dumentatia economica.

Sistemul electronic aferent trecerii la nivel trebuie sa fie capabil sa gestioneze comanda si controlul a 4 electromecanisme concomitent, 20 Unitati LED (4 semnale Rutiere, 4 Semnale Avarie si 2 Semnale repetitoare), alimentarea si interfatare a 4 camere video.

In cazul trecerii la nivel ce trebuie comandata dintr-o statie apropiata care nu dispune de cel putin centralizare de tip CR-2, comanda si controlul barierei se poate sa se realizeze prin fibra optica pe baza de IP, sub protocolul de siguranta certificat CENELEC SIL4, astfel: controller-ul denumit Master care este interfatat local, cu elementele din cale (semnale, electromecanism de bariera, panou local, etc.) pe care le comanda si controleaza, iar cu

ajutorul unor media convertoare, transmite aceste informatii, peste distante mari, prin Fibra Optica, catre Controller-ul denumit Slave, care poate fi amplasat in cea mai apropiata statie, de unde se gestioneaza TN pe propria raspundere a Impiegatului fara a avea o dependenta directa de instalatia de centralizare. Controller-ul Slave, are rolul de translator, fiind conectat prin Intrari si Iesiri Vitale (Sigure) la un panou central, care ofera o sinoptica de comanda si control pentru trecerea la nivel, suficient de detaliat pentru a permite gestionarea completa de la distanta a acesteia.

Bariera va fi prevazuta si cu panouri fotovoltaice pentru asigurarea continuitatii alimentarii cu energie electrica.

Solutia SOLARA propusa este de 4.2KWp si a fost calculata pentru un consum de varf de 1,5KW. Suprafata necesara este 5X4 m pentru 12 panouri solare de 1,6 X0,9 m (350 W/panou) ce vor fi montate in configuratie de 3X4. Solutia propusa, hibrid solar – on Grid, fata de alimentarea din sursa de 220 VAC.

Totodata, unde exista probleme cu alimentarea din sursa de 220 Vac, se poate folosi si solutia off Grid prin care se utilizeaza panourile solare conectate direct la un generator diesel (Direct curent Generator) care alimenteaza direct in curent continu instalatia aferenta TN, cand se ajunge la limita inferioara a capacitatii bateriilor.

Aceste site-uri pot fi monitorizate in timp real printr-o conexiune GSM din punct de vedere al:

- Puterii produse de catre panouri;
- Consumul efectiv realizat de catre sistemul TN;
- Nivelul combustibilului in rezervor;
- Starea echipamentelor.

Aplicatia este de tip cloud si presupune un abonament de app 19 EUR pe luna sau respectiv 15 EUR/luna pentru mai mult de 300 site-uri si ajuta la realizarea unei intretineri sporite cu costuri mult mai mici.

- profilul si capacitatile de productie:

Conform continutului cadru al memoriului de prezentare specificat in legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, acest capitol se refera la unitati de productie, care folosesc materii prime si materiale pentru obtinerea de produse finite. Proiectul propus are ca scop modernizarea unei treceri de cale ferata.

- **descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz).** Nu este cazul - Activitatea care se va desfasura dupa implementarea proiectului nu implica prezenta unor instalatii si a unor fluxuri tehnologice.

- **Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea**

Conform continutului cadru al Memoriului de prezentare specificat in Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului acest capitol se refera la unitati de productie, care folosesc materii prime si materiale pentru obtinerea de produse.

- **materiile prime, energia si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora:**

Avand in vedere ca pe amplasament nu se desfasoara activitate de productie nu ne putem referi la descrierea materiilor prime.

- **racordarea la retelele utilitare existente in zona:** obiectivul nu se va racorda la retele utilitare existente in zona.

-**Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei:**

Investitia propusa are un caracter permanent, nu este o lucrare provizorie si pentru realizarea ei nu se vor afecta suprafete de teren cu alta destinatie, aflate in zona. Dupa finalizarea lucrarilor de constructie, terenul va fi sistematizat corespunzator, prin nivelare.

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente:

Prin implementarea proiectului nu se vor construi cai noi de acces si nici nu se vor schimba caile noi existente. Se vor utiliza caile de acces existente.

- **Resursele naturale folosite in constructie si functionare:** Nu se vor utiliza resurse naturale in faza de constructie.

In faza de desfasurare a activitatii, ca si resurse naturale folosite sunt energia solara.

- **Metode folosite in constructie/demolare**

Tehnologia de executie a lucrarilor propuse este o tehnologie tipica acestora. Nu sunt prevazute lucrari sau tehnologii care sa presupuna afectarea in vreun fel a mediului, a circulatiei in zona santierului, sau de alta natura.

- **Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara:**

Faza de constructie:

In acesta faza se propune realizarea lucrarilor de modernizare prevazute prin proiect. Durata totala a desfasurarii investitiei se stabileste in etapa de proiectare.

Faza de punere in functiune si exploatare:

Proiectul prevede modernizare unei treceri de nivel existente, dupa finalizarea lucrarilor de modernizare se va relua traficul pe drumul comunal.

Faza de refacere si folosire ulterioara:

Nu au fost prevazute decat faza de construire si punere in functiune si exploatare.

- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate:

Proiectul nu are legatura cu alte proiecte existente sau planificate.

- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

Pentru acest proiect titularul nu a luat in calcul o alta alternativa de amplasament, avand in vedere ca proiectul prevede modernizarea unei treceri de cale ferata si nu construirea unei treceri noi.

- Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului:

Urmare implementarii proiectului nu vor aparea alte noi activitati.

- Alte autorizatii cerute in proiect:

Pentru lucrarile prevazute prin proiect a fost obtinut Certificatul de urbanism nr. 17/03.09.2021 si urmatoarele avize:

- DTAC;
- Acord Serviciul Administrarea Domeniului Public si Privat al Judetului Salaj;
- Aviz CPL Concordia;

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare:

- planul de executie a lucrarilor de demolare, de refacere si folosire ulterioara a terenului:

Proiectul prevede urmatoarele lucrari de demontare:

- Demontarea dalelor existente, interioare si exterioare;
- Demontarea caii ferate pe toata lungimea unde se fac sapaturi, in zona trecerii la nivel, inclusiv schimbatoarele din apropierea trecerii la nivel.

- **descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului:** pamantul rezultat din excavari va fi depozitat pe orizonturi pedologice pentru a putea fi utilizat ulterior in lucrarile de nivelare (aducerea la cota initiala) .
- **cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz:** nu este cazul.
- **metode folosite in demolare:** Demontarea suprastructurii cale ferata existenta cu depozitarea acesteia in vecinatatea lucrarii; Evacuare piatra sparta colmatata din corpul terasamentului si evacuare pamant umed pana la cota platformei caii.
- **detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:** nu este cazul.
- **alte activitati care pot aparea ca urmare a demolarii** (de exemplu, eliminarea deseurilor)

Deseurile rezultate de la lucrari vor fi indepartate, cu transport si depozitare in zonele indicate de sectia L pe raza careia se afla tronsonul de linie CF.

V. Descrierea amplasarii proiectului:

-**Distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.**

Proiectul nu cade sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.

- **Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul ministrului culturii si cultelor nr. 2314/2004, cu modificarile ulterioare si Repertoriul arheologic national prevazut de Ordonanta Guvernului nr.43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.**

Dezvoltarea proiectului nu va genera implicatii negative din punct de vedere social si cultural.

- **Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii privind:**

- **folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia.**

Trecerea la nivel este positionata la km 141+927 pe linia CF 412 intre statiile Benesat - Ulmeni SJ este situat in intravilanul comunei Benesat.

- Politici de zonare si de folosire a terenului:

- Folosinta actuala: cai ferate;
- Destinatia admisa: lucrari in intravilan si extravilan cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului, avizate si aprobate potrivit legii;
- Destinatia propusa: Modernizare trecere la nivel de la km nivel km 141+927, linia cf 412, intre statiile Benesat – Ulmeni Sj

- **areale sensibile:** Amplasamentul se suprapune partial 0,96 km cu aria naturala de interes comunitar ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Somesului.

Proiectul propus nu intra sub incidenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea apelor 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

- **coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector in format digital cu referinta geografica, in sistem de proiectie nationala Stereo 1970:**

Conform capitolului dedicat.

- detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare:

Avand in vedere scopul proiectului – Modernizarea unei treceri de cale ferata existenta nu a fost luata in considerare alta varianta de amplasament.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor disponibile:

Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

a) Protectia calitatii apelor:

In perioada de constructie, sursele posibile de poluare a apelor sunt cauzate de executia propriu-zisa a lucrarilor, traficul de santier si organizarea de santier. Lucrarile de constructie se vor executa doar pe amplasament.

- Surse de poluanti pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

Evacuarea apelor uzate: nu exista evacuari de ape uzate.

- **Statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute:** nu este cazul.

b) Protectia aerului

Sursele de poluanti pentru aer, poluanti:

In perioada de constructie activitatile din santier pot avea un impact asupra calitatii atmosferei din zonele de lucru si din zonele adiacente acestora.

Sursele principale de poluare a aerului specifice executiei lucrarii pot fi grupate dupa cum urmeaza:

- activitatea utilajelor de constructie pentru punerea in opera a lucrarilor;
- transportul materialelor si a personalului;
- manipularea materialelor.

Emisiile din timpul desfasurarii lucrarilor de constructie sunt asociate in principal cu manevrarea, transportul unor material si activitatea utilajelor de constructie. Emisiile de praf variaza adesea in mod substantial de la o zi la alta, functie de operatiile specifice, conditiile meteorologice dominante, modul de transport al materialelor.

Poluarea specifica activitatii utilajelor si circulatiei vehiculelor se poate estima dupa:

- consumul de carburanti (substante poluante: NO_x, CO₂, CO, compusi organici volatili non metanici, particule materiale din arderea carburantilor etc.);
- aria pe care se desfasoara aceste activitati (substante poluante – particule materiale in suspensie si sedimentabile);
- distantele parcurse (substante poluante - particule materiale ridicate in aer de pe suprafata drumurilor).

Se apreciaza ca emisiile in aer pe perioada de construire sunt reduse si afecteaza arii reduse. In scopul eliminarii posibilitatii dispersiei pulberilor provenite din lucrari se vor lua masuri de umectare a suprafetelor atunci cand este cazul.

Surse de poluanti dupa realizarea investitiei: emisiile provenite din arderea carburantului. Sunt emisii difuze, care se incadreaza in limitele prevazute.

Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera - se recomanda ca utilajele si mijloacele de transport sa aiba inspectia tehnica la zi.

Impactul asupra calitatii atmosferei generat de sursele din amplasamentul obiectivului analizat este strict local si se estimeaza incadrarea in limitele prevazute de STAS 12574 - 87 si a Legii 104/2011 precum si dispozitiilor Ord 462/1993.

c) **Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

- **Sursele de zgomot si de vibratii**

In perioada construirii obiectivului se va inregistra o crestere a nivelului de zgomot in zona amplasamentului determinate in principal de:

- intensificarea traficului in zona, determinat de necesitatea aprovizionarii cu materiale, echipamente si utilaje;

- pentru reducerea impactului acustic, masurile adecvate, aplicate in mod curent pe santierele de constructie, sunt:
- esalonarea judicioasa a activitatilor de constructie si reducerea perioadelor de activitate simultana a mai multor surse generatoare de zgomote de intensitate ridicata;
- organizarea si dirijarea circulatiei utilajelor si mijloacelor de transport in scopul fluentizarii traficului;
- monitorizarea acustica a amplasamentului si adoptarea masurilor adecvate de reducere a impactului acustic, daca este cazul.

In perioada functionarii principala sursa de zgomot vor fi prezentate de trecerea trenurilor. Valorile admisibile ale zgomotului masurate nu vor depasi 65 dB (A) conform datelor prevazute in STAS 10009/88. Se vor respecta prevederile Ordinului Ministerului Sanatatii nr.119/2014.

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

Pentru reducerea nivelului de zgomot, executantul lucrarilor va lua o serie de masuri tehnice si operationale si anume:

- desfasurarea lucrarilor strict pe amplasamentul supus proiectului va determina o limitare a zgomotelor produse de trafic in zona;
- vor fi utilizate numai utilajele si vehiculele cu inspectia tehnica la zi;
- se va respecta programul de lucru pe timpul zilei;
- adaptarea graficului zilnic de desfasurare a lucrarilor la necesitatile de protejare a receptorilor sensibili din vecinatate, astfel se va evita lucrul in intervalul orar 22.00 - 07.00 si 13.00-14.00.

d) Protectia impotriva radiatiilor

- **Sursele de radiatii** - Atat lucrarile propuse a fi executate, cat si echipamentele folosite la executia lor nu genereaza radiatii ionizante.
- **Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor** - Nu sunt necesare masuri de protectie impotriva radiatiilor.

e) Protectia solului si a subsolului

Sursele de poluanti pentru sol, subsol, ape freatic si de adancime:

In perioada de executie a lucrarilor propuse, sursele posibile de poluare a solului subsolului, apelor freatic si de adancime sunt cauzate de executia propriu-zisa a lucrarilor, traficul de santier. Principalele surse de poluare a solului in perioada de executie sunt reprezentate de:

- depozitarea necontrolata si pe spatii neamenajate a deseurilor rezultate din activitatile de modernizare;
- scapari accidentale sau neintentionate de carburanti, uleiuri de la mijloacele de transport si de la utilajele folosite in activitatile de executie;
- manevrarea defectuoasa a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor.

Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului:

- se recomanda ca societatea care va desfasura lucrarile de constructie sa aiba in dotare materiale absorbante care sa poata fi utilizate in cazul unor poluari accidentale cu produse petroliere (combustibil, uleiuri de motor etc.) in caz de poluare accidentala, se va interveni prompt cu material absorbant, care, dupa utilizare va fi recuperat in saci pvc si preluati de o firma specializata.
- se va amenaja o zona speciala pentru depozitarea deseurilor, astfel incat acestea sa nu poata fi antrenate de vant.
- se recomanda ca utilajele grele sa deplaseze strict in zona proiectului, fara a afecta suprafete suplimentare de teren.

f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Conform deciziei etapei de evaluare initiala nr. 22/03.02.2022 proiectul propus intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificari si completarile ulterioare. Amplasamentul se suprapune partial cu aria naturala de interes comunitar ROSCI0379 Raul Suceava.

g) Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional etc.:

Obiectivul Modernizare trecere la nivel cu cale ferata este situat in intravilan loc. Comuna Benesat, fiind amplasat de cea mai apropiata locuinta la aprox. 50m. Nu au fost identificate monumente istorice si de arhitectura.

- **Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public:**

Masuri de diminuare a impactului proiectului asupra asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public:

- manipularea cu atentie a utilajelor;
- respectarea cailor de acces pentru utilaje;
- respectarea tehnologiei de executie;
- respectarea proiectului tehnic si a detaliilor de executie pe fiecare specialitate;
- se va impune ca vehiculele/utilajele sa circule in localitate cu o viteza de deplasare cuprinsa intre 30 si 40 m/h, si sa fie prevazute cu motoare proiectate care respecta standardele Comunitatii Europene;
- respectarea orelor de odihna;
- respectarea normelor si normativelor de protectie a muncii;
- zona punctului de lucru va fi semnalizata corespunzator.

Gestionarea, depozitarea, manipularea, valorificarea si eliminarea deseurilor se va face cu maxima protectie, conform legislatiei in vigoare, prin firme autorizate, cu personal autorizat si de specialitate. Se recomanda pe perioada functionarii obiectivului ca nivelul de zgomot sa se incadreze in STAS 10009.

h) Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/in timpul exploatarei, inclusiv eliminarea

- lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate;

In perioada lucrarilor de modernizare a trecerii de cale ferata deseurile rezultate in urma lucrarilor de construire reciclabile se vor colecta selectiv si vor fi predate la firme specializate in valorificarea lor;

Principalele tipuri de deseuri care se vor genera in perioada de constructie sunt:

Cod	Tip	Modul de gospodarire a deseurilor
01.04.08	deseuri de piatra si sparturi de piatra	predare societati autorizate
17.01.01	beton	predare societati autorizate

17.02.01	lemn	predare societati autorizate
17.04.07	metale (inclusiv aliajele lor), amestecuri metalice	predare societati autorizate
17.05.04	pamant si pietre, altele decat cele specificate la 17 05 03	predare societati autorizate
17.09.04	amestecuri de deseuri de la constructii si demolari, altele decat cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 si 17 09 03	predare societati autorizate
20 01 08	deseuri biodegradabile	predare societati autorizate

Toate deseurile sunt incarcate direct in vagon si transportate de la locul lucrarii, nu se depoziteaza nimic pe amplasament.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate:

- deseurile de pamant si pietre, beton - vor fi reciclate in lucrarile de terasamente, in umpluturi
- deseuri menajere sau asimilabile: periodic, acestea vor fi eliminate prin intermediul firmelor specializate/autorizate.

- Planul de gestionarea a deseurilor: Directiva 2006/12/EC - directiva cadru privind deseurile, prevede ca obligatie pentru statele membre elaborarea unuia sau mai multor planuri de gestionare a deseurilor, in concordanta cu prevederile directivelor relevante.

Planul de gestionare a deseurilor pe perioada executiei lucrarilor va pune accent:

- pe stabilirea si asigurarea capacitatilor de gestionare a deseurilor, a modului de colectare si tratare a deseurilor gestionate;
- masurile tehnologice necesare pentru eliminarea sau minimalizarea anumitor tipuri de deseuri.

i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

- Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse: Lucrarile de executie si intretinere nu presupun utilizarea unor categorii de materiale care pot fi incadrate in categoria substantelor toxice si periculoase. Singura substanta chimica periculoasa este carburantul folosit de utilajele si de mijloacele de transport, care va fi achizitionat de la statii PECO;

- Modul de gospodarire a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei.

In perioada de functionare, prin natura activitatii, nu se vor folosi substante chimice periculoase.

B. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii

Resurse naturale utilizate pentru acest proiect:

- solul utilizat in terasamente.

Facem precizarea ca realizarea proiectului nu utilizeaza specii de flora, fauna, avifauna in realizarea sa.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate in mod semnificativ de proiect.

Proiectul va avea impact nesemnificativ, temporar, pe perioada in care se vor executa lucrarile de modernizare. Pentru fiecare aspect de mediu sunt propuse masuri de prevenire si reducere a impactului pe perioada lucrarilor de modernizare, deoarece in perioada functionarii nu exista impact asupra mediului.

a. **Impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii, conservarea habitatelor naturale, a faunei si a florei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ).**

Impactul asupra populatiei si sanatatii umane:

Implementarea proiectului nu va avea impact negativ asupra conditiilor de viata ale locuitorilor (schimbari asupra calitatii mediului, zgomot, scaderea calitatii hranei etc.). Proiectul nu va genera implicatii negative din punct de vedere social si cultural.

Impactul asupra biodiversitatii, conservarii habitatelor naturale, a faunei si a florei salbatice: Proiectul nu are impact asupra biodiversitatii, conservarii habitatelor naturale, a faunei si a florei salbatice. In zona de suprapunere cu Situl Natura 2000 ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Somesului se prevede ingroparea unui cablu de-a lungului liniei de cale ferata. Pe amplasament nu au fost identificate specii si habitate de interes conservativ.

Impactul asupra terenurilor, solului: Materialele necesare executării lucrărilor propuse se vor depozita pe amplasament pentru a preveni poluarea solului și/sau subsolului din vecinătatea amplasamentului;

Lucrările se vor desfășura în perimetru prevăzut prin proiect, fără a se ocupa suprafețe/terenuri suplimentare.

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei: Implementarea proiectului nu va avea impact asupra regimului cantitativ și calitativ al apei și nu vor exista schimbări ale condițiilor hidrologice și hidrogeologice ale amplasamentului.

Obiectivul nu va modifica regimul de curgere al apelor subterane sau debitul acestora. Apreciem că impactul asupra mediului în perioada de execuție a lucrărilor nu va fi semnificativ, întrucât lucrările de realizare a investiției nu sunt de mare anvergură.

Impactul asupra calității aerului, climei: În perioada de execuție a lucrărilor calitatea aerului poate fi afectată de emisiile de gaze de ardere provenite de la utilaje și mijloacele de transport și pulberile rezultate în urma manipulării și punere în opera a materialelor de construcții. Având în vedere dimensiunea investiției apreciem că impactul emisiilor în faza de execuție va fi redus ca intensitate, în timp și în spațiu. În scopul eliminării posibilității dispersiei pulberilor provenite din lucrări se vor lua măsuri de umectare a suprafețelor atunci când este cazul. Lucrările propuse a se executa prin proiect nu vor conduce la modificări ale regimului climatic.

Impactul asupra zgomotului și vibrațiilor: Principalele surse de zgomot specifice etapei de construcție vor fi constituite din:

- funcționarea utilajelor necesare executării lucrărilor de construcții-montaj;
- traficul vehiculelor utilizate pentru transportul materialelor;

Pentru reducerea nivelului de zgomot, executantul lucrărilor va lua o serie de măsuri tehnice și operationale și anume:

- adaptarea graficului zilnic de desfășurare a lucrărilor la necesitățile de protecție a receptorilor sensibili din vecinătate;
- oprirea motoarelor pe timpul efectuării operațiilor de descărcare a materialelor.

Impactul asupra peisajului și mediului vizual: Investiția propusă nu prezintă elemente functionale sau de altă natură care ar putea să aducă prejudicii peisajului din zonă. Implementarea proiectului nu va afecta contextul existent și urmărește să se încadreze în zona cadrului antropic actual.

Impactul asupra patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Lucrarile propuse nu vor avea un impact negativ asupra patrimoniului istoric si cultural.

Extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei/habitatelor/speciilor afectate): Impactul determinat pe perioada de constructie nu se va extinde in afara zonei de amplasare a proiectului

Proiectul va avea impact nesemnificativ, numai pe perioada in care se vor executa lucrarile de constructie. Pentru fiecare aspect de mediu sunt propuse masuri de prevenire si reducere a impactului atat pe perioada lucrarilor de constructie, cat si pe perioada de exploatare a acestuia.

Magnitudinea si complexitatea impactului: Proiectul va avea impact numai pe perioada in care se vor executa lucrarile de constructie. Pentru fiecare aspect de mediu sunt propuse masuri de prevenire si reducere a impactului atat pe perioada lucrarilor de constructive.

Probabilitatea impactului. Tipurile de impact prognozat vor fi in general de scurta durata, cu frecventa redusa si reversibile. Probabilitatea ca sa existe alte tipuri de impact decat cele prognozate, este redusa.

Durata, frecventa si reversibilitatea impactului: Tipurile de impact prognozat vor fi in general de scurta durata, cu frecventa redusa si reversibile.

Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului: Nu se impun masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului. Implementarea proiectului nu genereaza impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu.

Masurile si dotarile prevazute in proiect pentru reducerea impactului (nesemnificativ) asupra factorilor de mediu au fost prezentate in capitolele anterioare ale prezentului memoriu.

Natura transfrontiera a impactului: nu exista impact de natura transfrontiera, distanta fata de granita este considerabila.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului

Avand in vedere nivelul redus al emisiilor de poluanti in mediu nu sunt necesare dotari sau masuri speciale fata de cele prezentate in memoriu.

IX. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare

A. Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului

European si a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implica substante periculoase, de modificare si ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deseurile si de abrogare a anumitor directive, si altele).Proiectul propus respecta din faza de proiectare Legislatia nationala si comunitara , in sens contrar nu ar fi aprobat.

B.Se va mentiona planul/programul/ strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost adoptat – nu este cazul.

X.Lucrari necesare organizarii de santier

Pentru organizarea de santier nu sunt necesare lucrari suplimentare. Constructorul isi va amenaja organizarea de santier pe amplasamentul proiectului, cat mai aproape de lucrare. In perimetrul spatiului ales, constructorul isi va amenaja un depozit de materiale precum si o zona de parcare utilaje.

Lucrarile vor fi bine semnalizate, iar in cadrul organizarii de santier se va executa un panou cu titlul investitiei, numele constructorului, beneficiarului, proiectantului, durata de executie si numarul autorizatiei de construire.

Organizarea de santier va fi amplasata in afara ariei naturale protejate – ROSCI0379 Raul Suceava.

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si / sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:

lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii;

La finalizarea investitiei titularul va indeparta toate deseurile depozitate temporar pe perioada de constructie, iar suprafetele de teren afectate vor ramane in continuare cu aceeasi destinatie.

In cazul poluarilor accidentale in activitatea desfasurata, se vor respecta prevederile OUG 68/2008, HG 1403/2007, HG 1408/2007, dupa remedierea defectiunii si reconstructia ecologica a solului, se vor efectua analize de supraveghere a gradului de contaminare din zona afectata, urmarindu-se incadrarea in limitele prevazute in Ord. M.A.P.M. nr. 756/1997 pentru aprobarea Reglementarii privind evaluarea poluarii mediului, cu modificari si completari ulterioare;

Se va tine evidenta cantitatilor si tipurilor de deseuri, rezultate, valorificate prin unitatile specializate in conformitate cu prevederile din HG 856/2002 privind evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase, completata prin HG nr. 210/2007 ulterioare.

XII. Anexe - piese desenate:

1. Planul de incadrare in zona a obiectivului si planul de situatie, cu modul de planificare a utilizarii suprafetelor, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie etc.) – atasate documentatiei initiale.

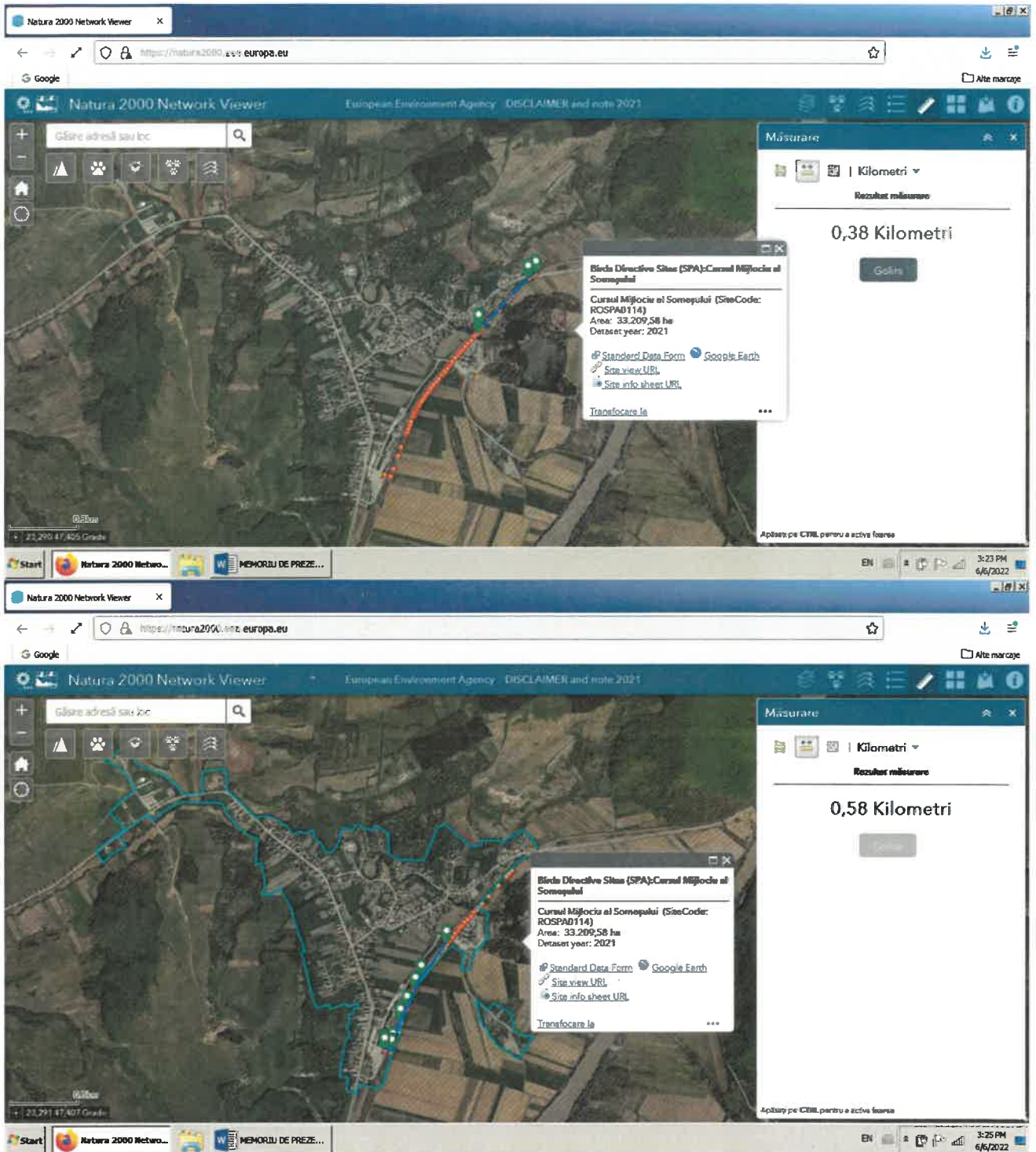
Alte piese desenate, stabilite de autoritatea publica pentru protectia mediului: Nu au fost solicitate alte planse pentru a clarifica / detalia aspecte legate de proiectul propus.

XIII. Pentru planurile/proiectele care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare, memoriul cuprinde si urmatoarele:

Conform Deciziei etapei de incadrare nr. 36 din 18.03.2021, emisa de catre APM Salaj, proiectul propus se suprapune partial cu ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someului.

Imagine cu traseul cablului de alimentare a barierelor automate care se suprapune peste ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someului

„MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM C.F. 141+927, LINIA 412, INTRE STATIILE BENESAT – ULMENI SJ”



Imagine cu traseul cablului de alimentare a barierelor automate care se suprapune peste ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Somesului

a) Descrierea succinta a planului/proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar, precum si coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub forma de vector in format digital cu referinta geografica, in sistem de proiectie nationala Stereo 1970, sau de tabel in format electronic continand coordonatele conturului (X, Y) in sistem de proiectie nationala Stereo 1970:

Trecerea la nivel ce urmeaza a fi modernizata se afla la km C.F. 141+927 intersectie cu DJ 108A din Judetul Salaj. Terenul se afla in judetul Salaj, in comuna Benesat, sat Benesat, fiind proprietatea Statului Roman, prin Ministerul Transportului, domeniu public, cu drept de concesiune CNCF „CFR” SA.

Lucrarile sunt simple, executate in limita C.F., pe amplasamentul antropizat al acesteia (trecere la nivel amenajata cu dale si terasament C.F.: traverse si piatra sparta).

Coordonatele STEREO 70 ale amplasamentului proiectului sunt:

X=657810.1300 Y=371124.9746

X=657801.6887 Y=371148.1691

X=657833.9652 Y=371161.5487

X=657887.2680 Y=371183.4508

X=657926.2795 Y=371198.7439

X=657982.9935 Y=371221.0905

X=657990.7116 Y=371224.1131

X=658004.7504 Y=371230.1179

X=658020.1278 Y=371236.6517

X=658035.6853 Y=371243.2914

X=658057.1745 Y=371252.4377

X=658068.3792 Y=371257.8737

X=658073.0709 Y=371260.1204

X=658083.8879 Y=371265.3847

X=658089.0931 Y=371267.8835

X=658095.8207 Y=371271.1507

X=658101.4700 Y=371275.1724

X=658106.5845 Y=371278.8695

X=658113.3979 Y=371283.7038

X=658122.0180 Y=371289.7351

X=658135.6093 Y=371299.4469

X=658146.7791 Y=371307.3735

X=658155.9532 Y=371314.5616

X=658169.9565 Y=371325.3961

X=658179.2508 Y=371332.5919

X=658190.0186 Y=371342.5883

X=658204.6231 Y=371356.0391

X=658216.2873 Y=371366.8401

X=658231.1097 Y=371380.5371

X=658240.7537 Y=371388.3119

X=658249.3019 Y=371395.2692

X=658260.1816 Y=371404.0474

X=658274.8903 Y=371415.9295

X=658277.5965 Y=371418.1863

X=658284.9790 Y=371421.6968

X=658290.5140 Y=371424.2619

X=658290.6618 Y=371424.3522

X=658305.8055 Y=371438.8406

X=658318.6176 Y=371451.1422

X=658327.7060 Y=371459.8399

X=658336.5304 Y=371468.3440

X=658346.1333 Y=371477.4730

X=658352.3230 Y=371483.4671

X=658365.1581 Y=371495.8629

X=658379.7188 Y=371509.9941

X=658396.5196 Y=371526.3428

X=658407.4626 Y=371536.9357

X=658418.6890 Y=371547.8779

X=658432.7892 Y=371561.2978

X=658462.5429 Y=371589.8584

X=658509.7040 Y=371635.8528

X=658546.6334 Y=371671.8554

X=658556.8889 Y=371681.8312

X=658569.6625 Y=371694.3379

X=658643.2136 Y=371767.9942

X=658643.5332 Y=371767.7318

X=658654.7714 Y=371785.0488

X=658655.7345 Y=371791.3149

b) numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar:

Proiectul propus se suprapune partial cu ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului pe o distanta de aprox. 0,96 km.

ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului

Caracteristici generale, calitate si importantă

Culoarul Someșului cuprins de sit se înscrie în interiorul Platformei Someșene, între localitățile Ileanda (SJ) și Remeti pe Someș (MM). Prezența lui constituie o relativă discontinuitate geografică între partea nordică și cea sudică a Platformei Someșene. În ansamblu, culoarul are sectoare largi de peste 2 km, dar și sectoare unde valea se îngustează până la câteva sute de metri (Perii Vadului, Răstoci). Sectoarele mai largi adăpostesc până la 9 nivele de terasă. Afluenții săi (Poiana, Almașul, Agrișul, Valea Sărată) drenează aproximativ o treime din suprafața județului Sălaj. Pe lângă afluenții Someșului, cuprinde și câteva heleștee (Cehu Silvaniei, Sălătiș, Someș Odorhei, Cheud). Situl reunește porțiuni ale teritoriilor administrative a 12 comune din județul Sălaj și 3 din Maramureș.

Situl este important pentru populațiile cuibăritoare de cristel de câmp (*Crex crex*), ciocărlie de pădure (*Lullula arborea*), ghionoaie sură (*Picus canus*), ciocănitore de stejar (*Dendrocopus medius*), sfrancioc roșiatic (*Lanius collurio*), sfrancioc cu fruntea neagră (*Lanius minor*), viespar (*Pernis apivorus*) și acvilă mică (*Hieraetus pennatus*). Este o zonă de deal cu un aspect foarte variat, care cuprinde lunca Someșului între Gilgău și Ulmeni respectiv dealurile împădurite care o înconjoară. Zonele deschise sunt concentrate îndeosebi în vecinătatea râului, fiind destinate cu precădere agriculturii, reprezentând un habitat prielnic pentru cristelul de câmp. Este o zonă importantă de cuibărit pentru sfranciocul cu fruntea neagră în interiorul Transilvaniei. În partea vestică a sitului remarcăm procentul relativ ridicat al dealurilor ierboase cu tufărișuri unde întâlnim în număr mare sfranciocul roșiatic (*Lanius collurio*) și ciocărlia de pădure (*Lullula arborea*). În pădurile bătrâne, pe lângă păsări răpitoare care cuibăresc în număr apreciabil cum ar fi viesparul (*Pernis apivorus*) există o populație importantă de ciocănitore de stejar (*Dendrocopus medius*) și ghionoaie sură (*Picus canus*).

Plan de management aprobat: NU

Situl a fost desemnat pentru protecția a 66 specii de păsări de interes comunitar:

- A085 *Accipiter gentilis*
- A086 *Accipiter nisus*
- A298 *Acrocephalus arundinaceus*
- A296 *Acrocephalus palustris*
- A297 *Acrocephalus scirpaceus*
- A168 *Actitis hypoleucos*
- A324 *Aegithalos caudatus*
- A247 *Alauda arvensis*
- A229 *Alcedo atthis*
- A053 *Anas platyrhynchos*
- A255 *Anthus campestris*

A256 *Anthus trivialis*
A089 *Aquila pomarina*
A028 *Ardea cinerea*
A221 *Asio otus*
A218 *Athene noctua*
A215 *Bubo bubo*
A087 *Buteo buteo*
A224 *Caprimulgus europaeus*
A366 *Acanthis cannabina*
A364 *Carduelis carduelis*
A363 *Chloris chloris*
A365 *Carduelis spinus*
A334 *Certhia familiaris*
A136 *Charadrius dubius*
A196 *Chlidonias hybrida*
A031 *Ciconia ciconia*
A080 *Circaetus gallicus*
A081 *Circus aeruginosus*
A373 *Coccythraustes coccythraustes*
A207 *Columba oenas*
A208 *Columba palumbus*
A350 *Corvus corax*
A113 *Coturnix coturnix*
A122 *Crex crex*
A212 *Cuculus canorus*
A253 *Delichon urbicum*
A238 *Leipicus medius*
A240 *Dendrocopos minor*
A236 *Dryocopus martius*
A376 *Emberiza citrinella*
A099 *Falco subbuteo*
A096 *Falco tinnunculus*
A092 *Hieraaetus pennatus*
A022 *Ixobrychus minutus*
A338 *Lanius collurio*
A340 *Lanius excubitor*
A339 *Lanius minor*
A292 *Locustella luscinioides*
A246 *Lullula arborea*

A230 Merops apiaster
A383 Miliaria calandra
A337 Oriolus oriolus
A214 Otus scops
A112 Perdix perdix
A072 Pernis apivorus
A234 Picus canus
A372 Pyrrhula pyrrhula
A249 Riparia riparia
A155 Scolopax rusticola
A210 Streptopelia turtur
A219 Strix aluco
A220 Strix uralensis
A164 Tringa nebularia
A232 Upupa epops
A142 Vanellus vanellus

c) prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona proiectului:

Pe amplasament nu sunt prezente specii pentru care a fost declarata aria naturala protejata ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului.

Proiectul Modernizarea trecerii la nivel km 141+927, linia cf 412, intre statiile Benesat – Ulmeni Sj nu va duce la modificari, pierderi sau fragmentari de habitate; Avand in vedere ca proiectul se suprapune cu ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului pe o distanta de aprox. 0,96 km iar lucrarile prevazute in sit consta in ingroparea unui cablu la o adancime de 80 de cm care urmareste linia de cale ferata si tinand cont ca amplasamentul va fi readus la starea initiala putem concluziona ca implementarea proiectului nu va avea un efect direct/indirect asupra habitatelor comunitare/prioritare si speciilor protejate din compozitia ariilor natural protejate. De asemenea amplasarea perimetrului analizat nu va produce fragmentari ale habitatelor.

d) justificarea daca planul/proiectul propus nu are legatura directa cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar;

Proiectul nu are legatura directa si nu este necesar pentru managementul ariilor protejate de interes comunitar din zona dar va veni in sprijinul dezvoltarii/ cresterii gradului de siguranta a zonei pe segmentul feroviar.

e) estimarea impactului potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar;

Traseul cablului urmareste calea ferata pe Domeniul Public al Statului acesta fiind ingropat pe langa sina de cale ferata. Trecerea de cale ferata modernizata se afla situata la km C.F. 141+927 intersectie cu DJ 108A din Judetul Salaj.

Impactul direct – in perioada de efectuare a lucrarilor va fi exercitat un impact direct asupra speciilor de plante ruderales de pe amplasament prin decopertarea si excavarea solului vegetal. Impactul direct asupra florei spontane de pe amplasament va fi nesemnificativ deoarece nu prezinta valoare conservativa, nu are un rol de protectie sau ameliorare pentru calitatea aerului si nu are o importanta peisagistica sau ecologica deosebita.

Impactul indirect - este rezultatul activitatilor de transport al materialelor de constructii, a utilajelor, deseurilor si a personalului in vederea sustinerii etapelor de modernizare. Nivelul rezultat este moderat deoarece aceste activitati presupun un deranj nesemnificativ pentru arealul tranzitat. Impactul organizarii de santier va fi nesemnificativ asupra Sitului Natura 2000 din zona de studiu, deoarece amplasamentul acestuia va fi pozitionat strict pe terenul proprietate – teren antropizat.

In timpul executiei pot exista surse izolate de poluare, datorita prezentei utilajelor de constructii. Fiind o lucrare de dimensiuni reduse riscul de poluare este mic.

Pentru limitarea surselor de poluare se vor utiliza utilaje si echipamente moderne si performante, si se vor respecta toate normele in vigoare privind controlul prafului si emisiilor din constructii. In faza de functionare (pe termen lung) nu rezulta poluanti care sa afecteze factorii de mediu.

Proiectul nu se va extinde mai mult fata de suprafata destinata si nu va afecta nici un specie caracteristica ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someului.

Magnitudinea si complexitatea impactului: Proiectul va avea impact nesemnificativ, pe perioada in care se vor executa lucrarile de constructie si impact pozitiv pe perioada de functionare (pentru factorii de mediu – aer, sol).

Impactul in perioada de exploatare a obiectivului: in timpul exploatarei, obiectivul propus nu va influenta in mod negativ ecosistemul din zona avand in vedere ca se va desfasura aceeasi activitate – transport feroviar.

f) descrierea tuturor factorilor care ar putea duce la afectarea ariei natural protejate de interes comunitar sau daca exista un impact cumulativ cu alte planuri/proiecte/activitati existente sau propuse in zona:

Avand in vedere ca pe amplasament nu au fost identificate exemplare din speciile caracteristice sitului ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului, implementarea proiectului nu va duce la afectarea ariei naturale protejate de interes comunitar.

Impactul cumulativ:

Estimarea impactului cumulat se face evaluand potentialele activitati desfasurate in vecinatatea proiectului, respectiv locuinte, activitati comerciale si trafic rutier, trafic rutier (pe DN2H).

Pe site-ul APM Salaj nu au fost identificate alte proiecte aflate in procedura de reglementare in zona proiectului supus analizei, de aceea impactul cumulat exercitat ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului nu va fi semnificativ mai mare fata de cel actual deoarece in urma implementarii proiectului nu vor aparea activitati noi.

Impactul cumulativ in etapa de operare – proiectul nu va genera activitati noi, se va desfasura aceeasi activitate, implementarea proiectului are ca scop cresterea sigurantei circulatiei feroviare, dar si a sigurantei circulatiei rutiere, ca urmare nu exista impact cumulativ in etapa de functionare.

Prin realizarea acestui proiect se vor diminua efectele adverse asupra mediului prin:

- reduce semnificativ nivelul de zgomot produs de autovehiculele in miscare pe trecerea la nivel prin amplasarea montarea dalelor elastice noi agrementate AFER;
- cresterea eficientei activitatii de operare si intretinere a retelei de cale ferata din Romania;

Impactul cumulativ in etapa de dezafactare – Nu sunt prevazute lucrari de dezafactare.

In conditiile respectarii conditiilor de realizare a proiectului si de bune practici, nu se anticipeaza un impact semnificativ asupra sitului Natura 2000.

g) descrierea efectului direct sau indirect al planului/proiectului asupra zonelor de hranire/reproducere/migratie:

Pe amplasament nu au fost identificate zone de hranire si reproducere a speciilor de interes comunitar. Implementarea proiectului nu are efect direct/indirect asupra zonelor de hranire/reproducere/migratie.

Avand in vedere ca proiectul se suprapune cu ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului pe o distanta de aprox.0.96 km iar lucrarile prevazute in sit consta in ingroparea unui cablu la o adancime de 80 de cm care urmareste linia de cale ferata si tinand cont ca amplasamentul va fi readus la starea initiala putem concluziona ca implementarea proiectului nu va avea un efect direct/indirect asupra habitatelor comunitare/prioritare si speciilor protejate din compozitia ariilor natural protejate. De asemenea amplasarea perimetrului analizat nu va produce fragmentari ale habitatelor.

Integritatea ariei naturale protejate de interes comunitar ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului nu va fi afectata deoarece:

- 1. Nu se reduce suprafata habitatelor si/sau numarul exemplarelor speciilor de interes comunitar;*
- 2. Nu se fragmenteaza habitatele de interes comunitar;*
- 3. Nu are impact negativ asupra factorilor care determina mentinerea starii favorabile de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar;*
- 4. Nu se produc modificari ale dinamicii relatiilor care definesc structura si/sau functia ariei naturale protejate de interes comunitar.*
- 5. Proiectul nu implica in niciun fel utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologica.*

Implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a speciilor declarate pe teritoriul sitului Natura 2000 – ROSPA0114 Cursul Mijlociu al Someșului, fiind asigurata din acest punct de vedere, conservarea populatiilor speciilor pe termen lung, integritatea si coerenta rețelei Natura 2000.

Concluzia evaluarii este ca daca vor fi respectate reglementarile legale privind managementul deseurilor, sau cele privind poluarea, inclusiv cea fonica, consideram ca urmare a implementarii proiectului, impactul asupra Siturilor Natura 2000 va fi unul nesemnificativ.

XIV: PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEZA PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMATII, PRELuate DIN PLANURILE DE MANAGEMET BAZINALE, ACTUALIZATE

Nu este cazul.

PROIECTUL NU SE REALIZEAZA PE APE SI NU ARE LEGATURA CU APELE.

Asadar, proiectul propus **NU** intra sub incindenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

Intocmit,
Ing. Alexandru ENACHE

