

## **MEMORIU DE PREZENTARE**

### **I. Denumirea proiectului:**

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM C.F. 26+068 LINIA 515 ÎNTRE STATIILE GALANESTI – GURA PUTNEI.**

### **II. Titular:**

- numele: CNCF “C.F.R.” S.A. – S.R.C.F. Iasi.
- **adresa postala:** Str. Piata Garii nr. 1, Iasi, jud. Iasi, 0232.215.601, 0232.215.602
- **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](mailto:office@viotop.ro), fax 021/242.69.23.
- reprezentanti legali/imputerniciti, cu date de identificare: ing. Alexandru Dragos ENACHE, tel. 0766410614, [Alexandru.Enache@viotop.ro](mailto:Alexandru.Enache@viotop.ro).

### **III. Descrierea proiectului caracteristicilor fizice ale intregului proiect:**

#### **a) un rezumat al proiectului:**

Proiectul prevede **MODERNIZARE TRECERE LA NIVEL KM C.F. 26+068 LINIA 515 ÎNTRE STATIILE GALANESTI – GURA PUTNEI**, astfel:

Trecerea la nivel ce urmeaza a fi modernizata se afla la km c.f. 26+068 intersectie cu DN 2E (km 78+543) din Judetul Suceava. Terenul se afla in judetul Suceava, în U.A.T. Vicovu de Jos, traseul cablului de actionare al barierelor automate se intinde pe urmatoarele U.A.T.-uri: Voitinel, Galanesti, Horodnic de Jos, Horodnic de Sus si Radauti, Judetul Suceava, fiind proprietatea Statului Roman, prin Ministerul Transportului, domeniu public, cu drept de concesiune CNCF „CFR” SA.

Lucrarile sunt simple, executate în 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 si racordarea dalelor elastice exterioare ale trecerii la nivel cu DN 2 E**

Aceste lucrari constau in:

- demontarea dalelor existente;
  - montarea dalelor elastice noi agrementate AFER, se va face dupa refacerea suprastructurii.
- Racordarea drumului la capetele dalelor exterioare ale trecerilor la nivel se va face prin frezarea stratului de uzura si binder si asternerea unui strat nou de binder BAD 22.4 LEG

50/70 - SR 13108-1 in grosime 6cm si a unui strat de uzura BA 16 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 face conform AND 593 / 2012 nivel de protectie H1, pe lungimea de 12.00m.

#### **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 30 cm si compactare in vederea asternerii straturilor superioare;
- realizarea canalului de cable din PVC pe lungimea si latimea pasajului;
- 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=50m;
- corectarea niveletei existente a caii, cu asigurarea profilurilor transversale, L=200.00m;
- aplanarea banchetei caii (taiere, completare, nivelare) cu aducerea acesteia la dimensiunile instructiionale (pe zona rectificarii niveletei);

Materialele recuperate in urma lucrarilor de executie se vor folosi in felul urmator:

- traverse din beton - semibune se vor reutiliza in triaje pe liniile secundare, iar cele declasate se vor reutiliza la alte lucrari (consolidari, aparari de maluri, drumuri provizorii, fundatii). Traversele din beton declasate se vor concasa. Materialul metalic rezultat se va valorifica la centrele autorizate, iar betonul spart va fi folosit la amenajarea drumurilor ca material de constructii;
- sine de cale ferata, se reutilizeaza la alte lucrari, iar cele declasate se valorifica la centrele autorizate;

- piatra sparta recuperata, curata se reintroduce in cale;
- refuzul de ciur se valorifica ca material pentru substratul caii sau se foloseste la alte lucrari de constructii.

Lucrarile se vor executa cu inchidere de linii.

### **Lucrari de scurgerea apelor**

Se va asigura drenajul cu un dren longitudinal cu tub PEHD cu diametrul nominal de 150mm pe lungimea pasajului si doua camine de colectare. Drenul se va scurge conform cu planul de situatie.

### **Lucrari din punct de vedere instalatii SCB**

Pe traseul parcurs de cablul care va alimenta barierele automate de la trecerea la nivel km c.f. 26+068 (intersectie cu DN 2E) pana la statia c.f. Radauti, vom intalni supratraversarile ale urmatoarelor afluenti ai raului Suceava: afluent in partea de Sud (gasit pe plan la pozitia km c.f. - ax pod km 24+917.68), urmand in partea de Sud – raul Voitinel (gasit pe plan la pozitia km c.f. – ax pod km 20+384.18), alti multi afluenti situatia in partea de Vest-Sud (gasiti pe plan la pozitiile km c.f. – ax podet km 18+413.68, - ax podet km 18+028.82, - ax podet km 17+018.89, - ax podet km 16+501.45, - ax podet km 16+408.17, - ax podet km 15+863.51, - ax podet km 15+665.78, - ax podet km 15+312.02, - ax podet km 14+730.45, - ax podet km 13+685.87, - ax podet km 13+383.35), urmand de afluentul raului Suceava in partea de Vest - Sud – raul Pozen (gasit pe plan la pozitia km c.f. – ax pod km 12+848.97), raul Toplita – Jiul de Vest afluneti al raului Suceava situat in partea de Vest-Sud (gasit pe plan la pozitia km c.f. – ax podet km 9+238.09). Pe portiunea supratraversariilor cablul de alimentare va fii intr-un tub de protectie cu diametrul de 40 mm, prins de traverse cu bride. **NU** va fii nevoie sa se intervina la albiile afluentilor raului Suceava. Dupa portiunile podurilor/podetelor, acest cablul o sa fie ingropat intr-un sant cu o adancime minima de 80cm, pe Domeniul Public al Statului.

Se va implementa o instalatie **BAT M-77** cu circuite de cale care va fi telecomandata din static.

Conform Certificat de Urbanism nr. 29/15.02.2021 terenul este situat pe teritoriul urmatoarelor unitati administrativ teritoriale din judetul Suceava: municipiul Radauti si comunele Vicovu de Jos, Galanesti, Voitinel, Horodnic de Sus, Horodnic de Jos. Imobilul, teren si constructii se afla partial in intravilan si partial in extravilanul UAT - urilor. Investitia

se va amplasa pe teren domeniu public de interes national, proprietatea Statului Roman, cu drept de administrare in scris in favoarea Ministerului Transporturilor conform in scrisurilor din cartile funciare nr: Vicovu de Jos: 39494, 39502, 39490, 39497, 39493, 39498, 39509, 39508, 39510, 39491, 39483, 39489, 39480, 39481, 39482, 39521, 39532, Galanesti: 31146, 31145, 31132, 31141, 31135, 31133, 31125, 31143, 31139, 31137, 31121, 31138, 31119, 31118, 31120, Voitinel: 31434, 31435, Horodnic de Jos: 32105, 32110, 32106, 32108, 32109, 32122, 32121, 32118, 32123, 32120, 32119, 32115, 32113, 32104, 32126, 32107, Horodnic de Sus: 33738, 34701, 33742, Radauti: 51567, 51755, 51550, 51572, 51546, 51756, 51570, 51575, 51533, 51569, 51537, 51568, 31700, 41516, 41613, 36026. Asupra imobilului, teren si constructii in scris in CF nr. 34701 (Horodnic de Sus) este in scris dreptul de concesiune in favoarea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA. Imobilul in scris in CF 31700, teren - A1 este domeniu de interes national proprietatea Statului Roman si concesionat Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA, iar constructiile — A1.1, A1.2, A 1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.11, A1.12 — proprietar Statul Roman si A1.7, A1.10, A1.13, A1.14 proprietar Compania Nationala de Cai Ferate CFR SA. Imobilul in scris in CF nr. 41516, teren — A1 si constructiile A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.6, A1.7, A1.9, A1.13 sunt proprietatea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA, iar constructia A1.12 este proprietatea Statului Roman — domeniu public, in administrarea Ministerului Transporturilor si Infrastructurii, cu drept de concesiune in favoarea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA. Imobilele, teren si constructii in scrise in CF 41613 si 36026 sunt proprietatea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA.

#### **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 în îndepartarea eventualelor materiale, utilaje si mijloace de transport, valorificarea/eliminarea

deseurilor prin contract cu firme autorizate și aducerea la starea inițială a suprafeței ocupate temporar.

Pentru refacerea/readucerea la starea inițială a terenurilor ocupate temporar, la terminarea lucrărilor, se vor executa următoarele lucrări:

- evacuarea (încarcarea și transportul) deșeurilor și a eventualele materiale ramase, a containerelor, a europubelelor pentru colectarea temporară a deșeurilor, a toaletei ecologice, a împrejmuirii organizării de șantier, etc.
- recuperarea unor materiale folosite la execuția lucrărilor provizorii: balast, (încarcarea, transportul și depozitarea acestora în vederea reutilizării la alte lucrări).
- nivelarea terenului ocupat de organizarea de șantier.

În perioada de exploatare, dar și în perioada de execuție, riscul major identificat poate fi cel al unui accident feroviar.

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

- închideri de linie și restricții de viteză;
- măsuri privind acoperirea liniei cu semnale, conform prevederilor instrucției de semnalizare;
- agenți pentru paza semnalelor și pentru avertizare.

Se vor lua măsuri de nominalizare a personalului de avertizare privind circulația trenurilor (agenți pentru protecția muncii) sau a altor pericole ce se pot ivi în timpul lucrului.

Pentru executarea lucrărilor în deplină concordanță cu prevederile legale privind măsurile de siguranță a circulației pe calea ferată, se vor respecta întocmai prevederile specifice cuprinse în toate instrucțiile de serviciu (nr. 3, 4, 314, 317, 335, 340, etc.).

#### **b) Justificarea necesității proiectului:**

Ținând cont de angajamentele făcute de România în ceea ce privește implementarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (inclusiv implementarea ERTMS), precum și faptul că se petrec numeroase accidente feroviare la joncțiunea drum – cale ferată, modernizarea trecerilor la nivel este o prioritate majoră a programului de investiții pentru îmbunătățirea siguranței circulației, dintre care face parte și trecerea la nivel de la km c.f. 26+068, linia c.f. 515, între stațiile Galanesti – Gura Putnei.

**Trecerea la nivel de la km c.f. 26+068 LINIA 515 INTRE STATIILE Galanesti – Gura Putnei** este situata pe linia cf 515, linie simpla, neelectrificata, intre statiile Galanesti – Gura Putnei, si are urmatoarele caracteristici:

- linie c.f simpla, neelectrificata;
- latimea drumului = 9.00 m;
- traseul drumului, in aliniament;
- unghiul de intersectie intre cele doua cai de comunicatie = 50°;
- traseul caii ferate, in curba;
- nu asigura rombul de vizibilitate;
- suprastructura caii ferate: sina tip 45, prindere directa, cale cu joante.
- carosabil trecere la nivel - dale din beton armat degradate;
- numar linii traversate – una;
- categoria functionala si denumirea drumului – DN 2 E (km 78+543);
- trecere la nivel nepazita si semnalizata cu IR;
- numarul de accidente - 0.

Carosabilul in zona trecerii la nivel este alcatuit din dale din beton armat care prezinta denivelari in profil transversal si longitudinal. Acestea reazema pe traverse din beton necorespunzatoare, cu material de prindere uzat. De asemenea, in zona trecerii la nivel, prismul de piatra sparta este colmatat.

#### **Situatia actuala din punct de vedere instalatii SCB:**

In prezent la **trecerea la nivel cu calea ferata km c.f. 26+068 situata pe linia c.f. 515, linie simpla, neelectrificata, intre statiile Galanesti – Gura Putnei, este semnalizata cu Crucea Sf. Andrei si are legatura cu statie CEM si SBW.**

Pe calea ferata, la circa 50 m de axa trecerii la nivel, sunt amplasate indicatoare 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 extinderii 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: 6 172 874,31 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 si racordarea dalelor elastice exterioare ale trecerii la nivel cu DN 2 E**

Aceste lucrari constau in:

- demontarea dalelor existente;

- montarea dalelor elastice noi agrementate AFER, se va face dupa refacerea suprastructurii.

Racordarea drumului la capetele dalelor exterioare ale trecerilor la nivel se va face prin frezarea stratului de uzura si binder si asternerea unui strat nou de binder BAD 22.4 LEG



50/70 - SR 13108-1 in grosime 6cm si a unui strat de uzura BA 16 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 face conform AND 593/2012 nivel de protectie H1, pe lungimea de 12.00 m.

### **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 de cable din PVC pe lungimea si latimea pasajului;
- 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 (50 cm 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);

Materialele recuperate in urma lucrarilor de executie se vor folosi in felul urmator:

- traverse din beton - semibune se vor reutiliza in triaje pe liniile secundare, iar cele declasate se vor reutiliza la alte lucrari (consolidari, aparari de maluri, drumuri provizorii, fundatii). Traversele din beton declasate se vor concasa. Materialul metalic rezultat se va valorifica la centrele autorizate, iar betonul spart va fi folosit la amenajarea drumurilor ca material de constructii;

- sine de cale ferata, se reutilizeaza la alte lucrari, iar cele declassate se valorifica la centrele autorizate;
- piatra sparta recuperata, curata se reintroduce in cale;
- refuzul de ciur se valorifica ca material pentru substratul caii sau se foloseste la alte lucrari de constructii.

Lucrarile se vor executa cu inchidere de linii.

### **Lucrari de scurgerea apelor**

Se va asigura drenajul cu un dren longitudinal cu tub PEHD cu diametrul nominal de 150mm pe lungimea pasajului si doua camine de colectare. Drenul se va scurge conform cu planul de situatie.

### **Lucrari din punct de vedere instalatii SCB**

Pe traseul parcurs de cablul care va alimenta barierele automate de la trecerea la nivel km c.f. 26+068 (intersectie cu DN 2E) pana la statia c.f. Radauti, vom intalni supratraversarile ale urmatoarelor afluenti ai raului Suceava: afluent in partea de Sud (gasit pe plan la pozitia km c.f. - ax pod km 24+917.68), urmand in partea de Sud – raul Voitinel (gasit pe plan la pozitia km c.f. – ax pod km 20+384.18), alti multi afluenti situatia in partea de Vest-Sud (gasiti pe plan la pozitiile km c.f. – ax podet km 18+413.68, - ax podet km 18+028.82, - ax podet km 17+018.89, - ax podet km 16+501.45, - ax podet km 16+408.17, - ax podet km 15+863.51, - ax podet km 15+665.78, - ax podet km 15+312.02, - ax podet km 14+730.45, - ax podet km 13+685.87, - ax podet km 13+383.35), urmand de afluentul raului Suceava in partea de Vest - Sud – raul Pozen (gasit pe plan la pozitia km c.f. – ax pod km 12+848.97), raul Toplita – Jiul de Vest afluneti al raului Suceava situat in partea de Vest-Sud (gasit pe plan la pozitia km c.f. – ax podet km 9+238.09). Pe portiunea supratraversariilor cablul de alimentare va fii intr-un tub de protectie cu diametrul de 40 mm, prins de traverse cu bride. **NU** va fii nevoie sa se intervina la albiile afluentilor raului Suceava. Dupa portiunile podurilor/podetelor, acest cablul o sa fie ingropat intr-un sant cu o adancime minima de 80cm, pe Domeniul Public al Statului.

Se va implementa o instalatie **BAT M-77** cu circuite de cale care va fi telecomandata din statie.

Aceasta instalatie va cuprinde:

- doua ansambluri de semnalizare optica (dispozitive echipate cu lampi prin incandescenta) si acustica, cate unul din fiecare parte a trecerii la nivel;
- doua ansambluri electromecanism de bariera automata, cate unul de fiecare parte a trecerii la nivel, semicumpenele vor avea o lungime a bratului pana in axul drumului fiecare;
- echipamente de comanda si control;
- pupitru local de comanda;
- circuite de cale;
- pupitru IDM pentru telecomanda si telecontrolul instalatiei automate de la trecerea la nivel cu calea ferata.

Pe un stalp se va amplasa panoul „ Trecere la nivel cu cale ferata” prevazuta cu instalatie de semnalizare luminoasa automata.

Detectia prezentei materialului rulant se realizeaza prin circuite de cale, conform schitelor ce vor fi atasate la fiecare trecere in studiul de fezabilitate.

Instalatia BAT M-77 (agrementata AFER) va fi in dependenta electrica (cu acumulatori de avarie in cazul caderii de tensiune avand o autonomie de minim 6 ore) cu instalatia de centralizare sau asigurare unde este telecomandata, iar de unde este telecomandata pentru a fi supravegheata si comandata automat de catre tren sau manual de catre IDM.

Pe zonele centralizate, cu BLA, se utilizeaza pe reseaua C.F.R. echipamente de tip M-77.

Ca elemente de legatura intre tren si instalatie se folosesc circuite de cale;

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

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 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;

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 combustibilii 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 modernizarea unei treceri de nivel existente, dupa finalizarea lucrarilor de modernizare se va relua traficul pe DN 2 E.

**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 apare alte noi activitati.

- **Alte autorizatii cerute in proiect:**

Pentru lucrarile prevazute prin proiect a fost obtinut Certificatul de urbanism nr. 29/15.02.2021 si urmatoarele avize:

➤ DTAC;

- Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere — Directia Regionala de Drumuri si Poduri Iasi;
- Inspectoratul de Politie Judetean Suceava;
- Directia Judeteana de Drumuri si Poduri Suceava;
- Directia Judeteana pentru Cultura Suceava;
- Sistemul de Gospodarie a Apelor Suceava;
- Plan topographic;
- Punctul de vedere/ actul administrative al autoritatii competente pentru protectia mediului.

#### **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 (Aviz favorabil nr. 19/Z/27.01.2022/L 422/2001).

**- 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.**

terenul este situat pe teritoriul urmatoarelor unitati administrativ teritoriale din judetul Suceava: municipiul Radauti si comunele Vicovu de Jos, Galanesti, Voitinel, Horodnic de Sus, Horodnic de Jos. Imobilul, teren si constructii se afla partial in intravilan si partial in extravilanul UAT - urilor. Investitia se va amplasa pe teren domeniu public de interes national, proprietatea Statului Roman, cu drept de administrare inscris in favoarea Ministerului Transporturilor conform inscrisurilor din cartile funciare nr: Vicovu de Jos: 39494, 39502, 39490, 39497, 39493, 39498, 39509, 39508, 39510, 39491, 39483, 39489, 39480, 39481, 39482, 39521, 39532, Galanesti: 31146, 31145, 31132, 31141, 31135, 31133, 31125, 31143, 31139, 31137, 31121, 31138, 31119, 31118, 31120, Voitinel: 31434, 31435, Horodnic de Jos: 32105, 32110, 32106, 32108, 32109, 32122, 32121, 32118, 32123, 32120, 32119, 32115, 32113, 32104, 32126, 32107, Horodnic de Sus: 33738, 34701, 33742, Radauti: 51567, 51755, 51550, 51572, 51546, 51756, 51570, 51575, 51533, 51569, 51537, 51568, 31700, 41516, 41613, 36026. Asupra imobilului, teren si constructii inscris in CF nr. 34701 (Horodnic de Sus) este inscris dreptul de concesiune in favoarea Companiei Nationale de Cai

Ferata CFR SA. Imobilul înscris în CF 31700, teren - A1 este domeniu de interes național proprietatea Statului Român și concesionat Companiei Naționale de Cai Ferate CFR SA, iar construcțiile — A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.11, A1.12 — proprietar Statul Român și A1.7, A1.10, A1.13, A1.14 proprietar Compania Națională de Cai Ferate CFR SA. Imobilul înscris în CF nr. 41516, teren — A1 și construcțiile A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.6, A1.7, A1.9, A1.13 sunt proprietatea Companiei Naționale de Cai Ferate CFR SA, iar construcția A1.12 este proprietatea Statului Român — domeniu public, în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu drept de concesiune în favoarea Companiei Naționale de Cai Ferate CFR SA. Imobilele, teren și construcții înscrise în CF 41613 și 36026 sunt proprietatea Companiei Naționale de Cai Ferate CFR SA.

**- Politici de zonare și de folosire a terenului:**

- Folosința actuală: cai ferate;
- Destinația admisă: lucrări în intravilan și extravilan cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului, avizate și aprobate potrivit legii;
- Destinația propusă: Modernizare trecere la nivel de la km c.f. 26+068 linia 515 între stațiile Galanesti – Gura Putnei.

- **areale sensibile:** Amplasamentul se suprapune parțial (la Est, pe o lungime de aproximativ 225 m) cu aria naturală de interes comunitar ROSCI0379 Raul Suceava.

Proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

**- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referința geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970:**

Conform capitolului dedicat.

**- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare:**

Având în vedere scopul proiectului – Modernizarea unei treceri de cale ferată existentă nu a fost luată în considerare alta variantă de amplasament.

**VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:**

**Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:**

- a) **Protecția calității 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<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, 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 freatiche si de adancime:**

In perioada de executie a lucrarilor propuse, sursele posibile de poluare a solului subsolului, apelor freatiche 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. 21/03.02.2022 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, traditional, partial situat in localitatile Radauti, Vicovu de Jos, Galanesti, Voitinel, Horodnic de Sus, Horodnic de Jos.

**- 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 exploatarii, 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:

<b>Cod</b>	<b>Tip</b>	<b>Modul de gospodarire a deseurilor</b>
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 gospodarie 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 ROSCI0379 – Raul Suceava se prevede ingroparea unui cablu de-a lungul liniei de cale ferata. Pe amplasament nu au fost identificate specii si habitate de interes conservativ.

**Impactul asupra terenurilor, solului:** Materialele necesare executarii lucrarilor propuse se vor depozita pe amplasament pentru a prevenii poluarea solului si/sau subsolului din vecinatatea amplasamentului;

Lucrarile se vor desfasura in perimetru prevazut prin proiect, fara a se ocupa suprafete/ terenuri suplimentare.

**Impactul asupra calitatii si regimului cantitativ al apei:** Implementarea proiectului nu va avea impact asupra regimului cantitativ si calitatativ al apei si nu vor exista schimbari ale conditiilor hidrologice si hidrogeologice ale amplasamentului.

Obiectivul nu va modifica regimul de curgere al apelor subterane sau debitul acestora. Apreciem ca impactul asupra mediului in perioada de executie a lucrarilor nu va fi semnificativ, intrucat lucrarile de realizare a investitiei nu sunt de mare anvergura.

**Impactul asupra calitatii aerului, climei:** In perioada de executie a lucrarilor calitatea aerului poate fi afectata de emisiile de gaze de ardere provenite de la utilaje si mijloacele de transport si pulberile rezultate in urma manipularii si punere in opera a materialelor de

constructii. Avand in vedere dimensiunea investitiei apreciem ca impactul emisiilor in faza de executie va fi redus ca intensitate, in timp si in spatiu. In scopul eliminarii posibilitatii dispersiei pulberilor provenite din lucrari se vor lua masuri de umectare a suprafetelor atunci cand este cazul. Lucrarile propuse a se executa prin proiect nu vor conduce la modificari ale regimului climatic.

**Impactul asupra zgomotelor si vibratiilor:** Principalele surse de zgomot specifice etapei de constructie vor fi constituite din:

- functionarea utilajelor necesare executarii lucrarilor de constructii-montaj;
- traficul vehiculelor utilizate pentru transportul materialelor;

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

- adaptarea graficului zilnic de desfasurare a lucrarilor la necesitatile de protejare a receptorilor sensibili din vecinatate;
- oprirea motoarelor pe timpul efectuarii operatiunilor de descarcare a materialelor.

**Impactul asupra peisajului si mediului vizual:** Investitia propusa nu prezinta elemente functionale sau de alta natura care ar putea sa aduca prejudicii peisajului din zona. Implementarea proiectului nu va afecta contextul existent si urmareste sa se incadreze in 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 prognozate 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 prognozate 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.

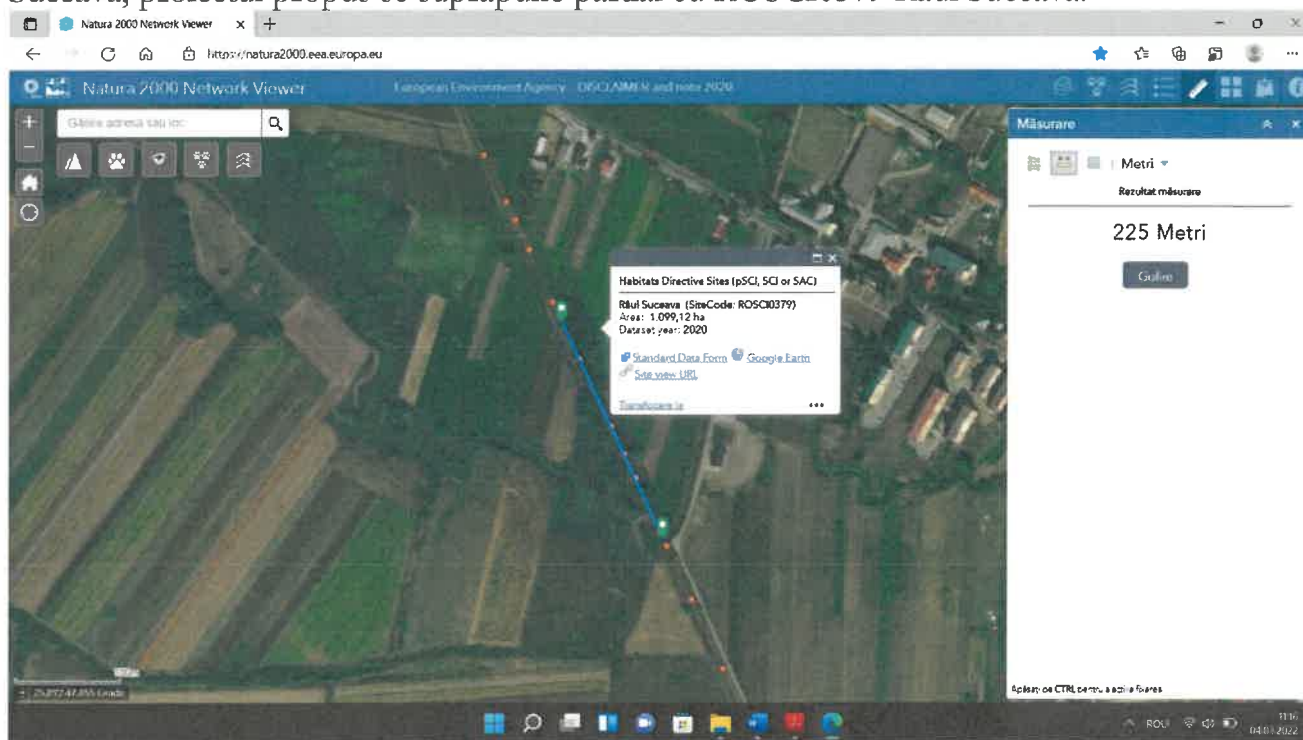
## **XII. Anexe - piese desenate:**

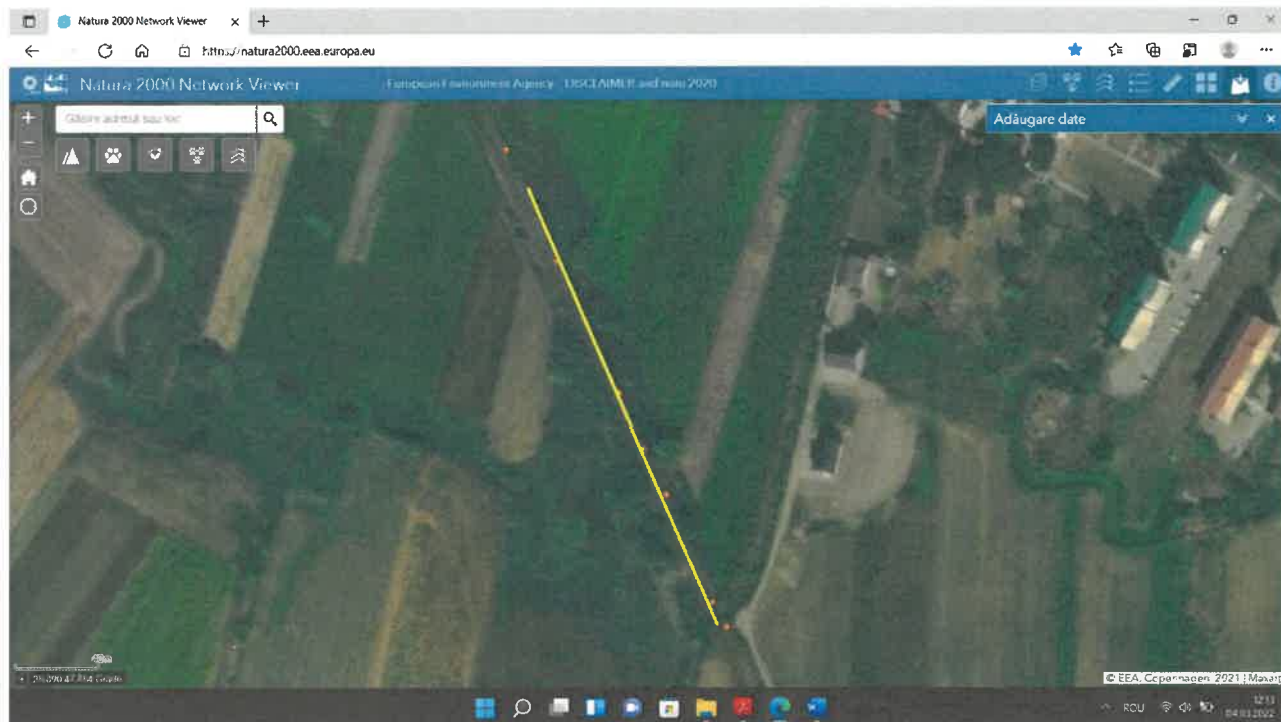
1. Planul de incadrare in zona a obiectivului si planul de situatie, cu modul de planificare a utilizarii suprafetelor, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie etc.) – atasate documentatiei initiale.

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 evaluare initiala nr. 21 din 03.02.2022, emisa de catre APM Suceava, proiectul propus se suprapune partial cu ROSCI0379 Raul Suceava.





Imagine cu traseul cablului de alimentare a barierelor automate care se suprapune peste ROSCI0379 Raul Suceava

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:**

Proiectul prevede modernizare trecere la nivel de la km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura Putnei.

Conform Certificat de Urbanism nr. 29/15.02.2021 terenul este situat pe teritoriul urmatoarelor unitati administrativ teritoriale din judetul Suceava: municipiul Radauti si comunele Vicovu de Jos, Galanesti, Voitinel, Horodnic de Sus, Horodnic de Jos. Imobilul, teren si constructii se afla partial in intravilan si partial in extravilanul UAT - urilor. Investitia se va amplasa pe teren domeniu public de interes national, proprietatea Statului Roman, cu drept de administrare inscris in favoarea Ministerului Transporturilor conform inscrisurilor din cartile funciare nr: Vicovu de Jos: 39494, 39502, 39490, 39497, 39493, 39498, 39509,

39508, 39510, 39491, 39483, 39489, 39480, 39481, 39482, 39521, 39532, Galanesti: 31146, 31145, 31132, 31141, 31135, 31133, 31125, 31143, 31139, 31137, 31121, 31138, 31119, 31118, 31120, Voitinel: 31434, 31435, Horodnic de Jos: 32105, 32110, 32106, 32108, 32109, 32122, 32121, 32118, 32123, 32120, 32119, 32115, 32113, 32104, 32126, 32107, Horodnic de Sus: 33738, 34701, 33742, Radauti: 51567, 51755, 51550, 51572, 51546, 51756, 51570, 51575, 51533, 51569, 51537, 51568, 31700, 41516, 41613, 36026. Asupra imobilului, teren si constructii inregistrate in CF nr. 34701 (Horodnic de Sus) este inregistrat dreptul de concesiune in favoarea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA. Imobilul inregistrat in CF 31700, teren - A1 este domeniu de interes national proprietatea Statului Roman si concesiunat Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA, iar constructiile — A1.1, A1.2, A 1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.11, A1.12 — proprietar Statul Roman si A1.7, A1.10, A1.13, A1.14 proprietar Compania Nationala de Cai Ferate CFR SA. Imobilul inregistrat in CF nr. 41516, teren — A1 si constructiile A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.6, A1.7, A1.9, A1.13 sunt proprietatea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA, iar constructia A1.12 este proprietatea Statului Roman — domeniu public, in administrarea Ministerului Transporturilor si Infrastructurii, cu drept de concesiune in favoarea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA. Imobilele, teren si constructii inregistrate in CF 41613 si 36026 sunt proprietatea Companiei Nationale de Cai Ferate CFR SA.

Coordonatele STEREO 70 ale amplasamentului proiectului sunt:

X=553918.809 Y=711803.793  
X=553928.101 Y=711797.459  
X=553950.328 Y=711793.998  
X=553960.164 Y=711788.686  
X=553950.328 Y=711793.998  
X=553974.436 Y=711794.589  
X=553994.834 Y=711796.167  
X=554004.102 Y=711796.661  
X=554021.050 Y=711801.048  
X=554038.296 Y=711806.915  
X=554051.292 Y=711812.722  
X=554078.217 Y=711826.677  
X=554181.348 Y=711879.113  
X=554199.571 Y=711887.747  
X=554212.870 Y=711893.006

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=554227.957 Y=711897.886  
X=554257.581 Y=711904.130  
X=554294.674 Y=711911.264  
X=554343.504 Y=711920.430  
X=554412.826 Y=711933.492  
X=554465.151 Y=711942.847  
X=554488.717 Y=711946.842  
X=554507.096 Y=711949.739  
X=554525.074 Y=711952.527  
X=554545.133 Y=711955.099  
X=554573.969 Y=711958.759  
X=554607.414 Y=711963.010  
X=554642.964 Y=711967.561  
X=554660.387 Y=711969.778  
X=554675.970 Y=711971.745  
X=554689.842 Y=711972.964  
X=554703.008 Y=711973.516  
X=554720.623 Y=711972.906  
X=554733.460 Y=711971.485  
X=554750.486 Y=711968.665  
X=554769.934 Y=711964.512  
X=554782.853 Y=711961.774  
X=554802.266 Y=711957.663  
X=554812.255 Y=711955.820  
X=554818.720 Y=711954.553  
X=554833.630 Y=711952.705  
X=554851.890 Y=711950.677  
X=554874.651 Y=711952.464  
X=554897.385 Y=711954.982  
X=554949.903 Y=711963.706  
X=555010.211 Y=711973.562  
X=555057.399 Y=711981.226  
X=555082.019 Y=711985.311



**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=555149.152 Y=711996.163  
X=555177.010 Y=712000.686  
X=555189.648 Y=712002.711  
X=555205.548 Y=712005.331  
X=555235.707 Y=712010.199  
X=555259.070 Y=712013.968  
X=555275.153 Y=712016.564  
X=555302.570 Y=712020.991  
X=555328.872 Y=712024.087  
X=555354.143 Y=712024.721  
X=555362.998 Y=712024.467  
X=555374.192 Y=712024.192  
X=555433.523 Y=712020.436  
X=555447.995 Y=712020.387  
X=555477.992 Y=712022.136  
X=555524.152 Y=712028.454  
X=555611.612 Y=712041.073  
X=555650.495 Y=712046.879  
X=555670.639 Y=712049.859  
X=555696.655 Y=712053.736  
X=555748.912 Y=712061.496  
X=555812.150 Y=712070.798  
X=555870.025 Y=712079.278  
X=555901.079 Y=712083.903  
X=555917.859 Y=712086.651  
X=555936.654 Y=712090.525  
X=555961.490 Y=712096.293  
X=555964.058 Y=712096.896  
X=555980.441 Y=712102.321  
X=555991.436 Y=712105.894  
X=555997.165 Y=712107.850  
X=556015.269 Y=712115.020  
X=556041.353 Y=712125.346

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=556063.574 Y=712134.656  
X=556072.460 Y=712138.360  
X=556089.043 Y=712144.656  
X=556099.341 Y=712147.780  
X=556107.450 Y=712150.210  
X=556122.985 Y=712153.934  
X=556142.299 Y=712157.221  
X=556153.332 Y=712159.024  
X=556173.488 Y=712160.516  
X=556193.491 Y=712160.562  
X=556217.173 Y=712158.909  
X=556237.885 Y=712155.829  
X=556252.554 Y=712152.828  
X=556276.796 Y=712146.145  
X=556304.999 Y=712136.362  
X=556334.577 Y=712126.187  
X=556366.474 Y=712115.398  
X=556379.018 Y=712111.598  
X=556393.450 Y=712107.584  
X=556415.710 Y=712103.401  
X=556422.994 Y=712102.050  
X=556443.945 Y=712100.305  
X=556448.035 Y=712100.144  
X=556467.454 Y=712099.687  
X=556490.099 Y=712100.997  
X=556497.844 Y=712101.470  
X=556544.679 Y=712108.785  
X=556605.218 Y=712118.686  
X=556646.937 Y=712125.482  
X=556675.065 Y=712130.018  
X=556701.537 Y=712134.282  
X=556752.282 Y=712142.526  
X=556798.345 Y=712149.997

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=556843.817 Y=712157.390  
X=556880.362 Y=712163.337  
X=556919.625 Y=712169.677  
X=556964.087 Y=712176.941  
X=556998.494 Y=712182.508  
X=557007.799 Y=712184.008  
X=557027.814 Y=712186.222  
X=557038.636 Y=712187.402  
X=557057.999 Y=712188.487  
X=557089.953 Y=712188.704  
X=557123.276 Y=712188.838  
X=557167.172 Y=712188.890  
X=557214.284 Y=712188.992  
X=557261.500 Y=712189.009  
X=557334.920 Y=712188.967  
X=557376.830 Y=712188.515  
X=557399.654 Y=712187.890  
X=557439.878 Y=712186.534  
X=557512.954 Y=712184.037  
X=557611.393 Y=712180.735  
X=557676.280 Y=712178.578  
X=557712.526 Y=712177.393  
X=557762.575 Y=712175.689  
X=557810.831 Y=712174.007  
X=557840.754 Y=712173.081  
X=557880.895 Y=712171.751  
X=557947.518 Y=712171.711  
X=557986.881 Y=712172.038  
X=558019.960 Y=712172.340  
X=558041.095 Y=712172.543  
X=558072.749 Y=712172.675  
X=558096.219 Y=712172.959  
X=558109.067 Y=712173.038

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=558154.938 Y=712173.386  
X=558209.375 Y=712173.848  
X=558273.737 Y=712174.395  
X=558343.863 Y=712174.980  
X=558432.022 Y=712175.740  
X=558511.020 Y=712176.335  
X=558566.760 Y=712176.636  
X=558598.852 Y=712176.689  
X=558633.938 Y=712177.547  
X=558656.589 Y=712178.081  
X=558689.064 Y=712179.997  
X=558717.072 Y=712182.238  
X=558761.554 Y=712188.155  
X=558779.018 Y=712190.942  
X=558802.692 Y=712194.966  
X=558848.505 Y=712202.700  
X=558918.262 Y=712214.288  
X=558995.321 Y=712227.056  
X=559029.698 Y=712232.785  
X=559141.390 Y=712251.342  
X=559305.427 Y=712278.635  
X=559393.595 Y=712293.268  
X=559473.459 Y=712306.536  
X=559570.448 Y=712322.651  
X=559667.103 Y=712338.766  
X=559674.592 Y=712339.966  
X=559682.981 Y=712341.028  
X=559703.919 Y=712343.627  
X=559718.821 Y=712343.865  
X=559728.526 Y=712343.339  
X=559747.410 Y=712340.856  
X=559768.803 Y=712335.505  
X=559790.643 Y=712326.781

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=559823.346 Y=712308.226  
X=559877.341 Y=712276.859  
X=560008.217 Y=712199.233  
X=560033.714 Y=712184.482  
X=560072.219 Y=712160.610  
X=560094.871 Y=712145.005  
X=560116.572 Y=712129.354  
X=560134.678 Y=712116.059  
X=560150.733 Y=712104.150  
X=560163.907 Y=712093.881  
X=560175.419 Y=712084.953  
X=560196.942 Y=712068.243  
X=560211.643 Y=712056.879  
X=560223.526 Y=712047.678  
X=560234.168 Y=712039.452  
X=560252.690 Y=712025.050  
X=560279.603 Y=712004.153  
X=560293.240 Y=711993.501  
X=560302.270 Y=711986.548  
X=560318.159 Y=711974.122  
X=560314.852 Y=711969.328  
X=560315.557 Y=711968.557  
X=560331.520 Y=711955.993  
X=560341.090 Y=711948.508  
X=560363.599 Y=711932.122  
X=560399.339 Y=711905.967  
X=560422.721 Y=711888.567  
X=560452.992 Y=711867.746  
X=560466.771 Y=711858.373  
X=560479.837 Y=711849.404  
X=560488.437 Y=711843.488  
X=560501.612 Y=711834.477  
X=560521.232 Y=711821.056

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=560537.786 Y=711809.704  
X=560565.710 Y=711790.611  
X=560580.911 Y=711780.225  
X=560601.778 Y=711765.956  
X=560626.044 Y=711748.826  
X=560647.807 Y=711733.440  
X=560674.539 Y=711714.484  
X=560683.153 Y=711708.364  
X=560693.981 Y=711700.970  
X=560702.746 Y=711695.213  
X=560723.188 Y=711681.840  
X=560743.050 Y=711670.096  
X=560761.298 Y=711659.290  
X=560785.510 Y=711649.864  
X=560803.232 Y=711642.967  
X=560822.002 Y=711635.591  
X=560856.811 Y=711621.944  
X=560916.216 Y=711597.743  
X=560973.646 Y=711574.349  
X=561002.223 Y=711563.522  
X=561028.358 Y=711553.624  
X=561038.967 Y=711549.593  
X=561059.125 Y=711541.959  
X=561065.710 Y=711539.450  
X=561082.825 Y=711532.142  
X=561096.315 Y=711526.335  
X=561109.597 Y=711520.661  
X=561128.564 Y=711512.564  
X=561150.271 Y=711503.603  
X=561169.555 Y=711495.658  
X=561182.024 Y=711490.496  
X=561191.383 Y=711486.638  
X=561205.400 Y=711480.893

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=561216.350 Y=711476.220  
X=561221.787 Y=711473.901  
X=561227.883 Y=711470.758  
X=561235.993 Y=711466.491  
X=561244.939 Y=711461.821  
X=561252.212 Y=711455.549  
X=561262.358 Y=711446.776  
X=561280.982 Y=711430.601  
X=561306.298 Y=711404.928  
X=561347.074 Y=711363.550  
X=561370.365 Y=711339.934  
X=561390.856 Y=711319.064  
X=561423.389 Y=711286.320  
X=561445.281 Y=711264.406  
X=561477.458 Y=711232.136  
X=561498.712 Y=711210.651  
X=561530.035 Y=711179.106  
X=561537.191 Y=711171.964  
X=561550.379 Y=711157.094  
X=561562.630 Y=711137.288  
X=561580.859 Y=711101.794  
X=561590.306 Y=711081.458  
X=561601.125 Y=711058.198  
X=561611.234 Y=711036.143  
X=561621.651 Y=711013.984  
X=561634.359 Y=710987.221  
X=561641.671 Y=710971.739  
X=561655.127 Y=710943.778  
X=561685.185 Y=710881.453  
X=561709.408 Y=710830.623  
X=561720.980 Y=710807.289  
X=561731.694 Y=710786.789  
X=561739.278 Y=710773.299

X=561748.807 Y=710756.212  
X=561754.320 Y=710746.257  
X=561761.280 Y=710733.948  
X=561776.363 Y=710714.106  
X=561788.214 Y=710698.624  
X=561801.252 Y=710683.231  
X=561817.691 Y=710663.905  
X=561835.655 Y=710642.957  
X=561838.763 Y=710639.567  
X=561857.598 Y=710619.469  
X=561872.420 Y=710603.529  
X=561889.801 Y=710584.900  
X=561907.955 Y=710565.473  
X=561923.551 Y=710548.745  
X=561936.664 Y=710534.705  
X=561963.194 Y=710506.137  
X=561977.880 Y=710490.448  
X=562002.980 Y=710463.448  
X=562020.138 Y=710445.141  
X=562041.979 Y=710421.926  
X=562056.137 Y=710406.832  
X=562088.582 Y=710372.228  
X=562097.958 Y=710362.157  
X=562140.232 Y=710316.711  
X=562168.249 Y=710286.579  
X=562189.149 Y=710264.109  
X=562214.828 Y=710236.129  
X=562224.987 Y=710225.119  
X=562242.763 Y=710205.677  
X=562278.736 Y=710166.522  
X=562320.155 Y=710121.334  
X=562360.911 Y=710076.830  
X=562428.756 Y=710002.812



**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=562438.956 Y=709991.343  
X=562449.286 Y=709979.624  
X=562466.494 Y=709959.977  
X=562471.157 Y=709954.665  
X=562485.365 Y=709935.108  
X=562498.646 Y=709906.950  
X=562499.433 Y=709905.209  
X=562504.479 Y=709876.309  
X=562505.561 Y=709870.460  
X=562526.189 Y=709820.571  
X=562547.213 Y=709785.000  
X=562570.055 Y=709764.401  
X=562619.225 Y=709733.847  
X=562686.279 Y=709689.878  
X=562726.867 Y=709663.276  
X=562781.585 Y=709628.154  
X=562828.387 Y=709598.075  
X=562877.685 Y=709566.477  
X=562888.339 Y=709559.735  
X=562902.822 Y=709551.008  
X=562937.256 Y=709530.166  
X=562967.471 Y=709511.896  
X=562984.013 Y=709501.892  
X=563008.175 Y=709487.293  
X=563034.482 Y=709469.026  
X=563068.398 Y=709445.537  
X=563090.896 Y=709429.934  
X=563118.856 Y=709407.469  
X=563151.895 Y=709377.646  
X=563211.427 Y=709323.695  
X=563270.137 Y=709270.078  
X=563283.649 Y=709257.635  
X=563310.227 Y=709233.251

X=563322.767 Y=709221.632  
X=563339.659 Y=709200.239  
X=563371.407 Y=709173.085  
X=563402.142 Y=709146.844  
X=563437.396 Y=709116.699  
X=563480.193 Y=709079.996  
X=563517.093 Y=709048.407  
X=563543.520 Y=709025.846  
X=563570.079 Y=709003.104  
X=563593.282 Y=708983.651  
X=563634.505 Y=708951.578  
X=563644.752 Y=708943.685  
X=563676.044 Y=708917.082  
X=563710.304 Y=708888.078  
X=563756.080 Y=708849.238  
X=563775.917 Y=708832.359  
X=563793.191 Y=708817.755  
X=563817.683 Y=708796.971  
X=563846.126 Y=708772.034  
X=563857.254 Y=708761.690  
X=563875.578 Y=708744.428  
X=563908.447 Y=708713.508  
X=563921.157 Y=708701.200  
X=563936.375 Y=708685.752  
X=563957.954 Y=708663.674  
X=563990.164 Y=708632.256  
X=564016.542 Y=708606.615  
X=564036.163 Y=708584.205  
X=564048.270 Y=708570.517  
X=564073.211 Y=708538.936  
X=564088.804 Y=708518.626  
X=564109.003 Y=708491.318  
X=564145.334 Y=708441.522

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=564170.130 Y=708407.382  
X=564198.442 Y=708368.376  
X=564216.385 Y=708343.911  
X=564250.274 Y=708298.113  
X=564271.828 Y=708268.860  
X=564328.348 Y=708191.396  
X=564375.847 Y=708126.171  
X=564397.752 Y=708095.995  
X=564440.681 Y=708036.743  
X=564457.459 Y=708013.536  
X=564483.574 Y=707979.623  
X=564501.773 Y=707956.438  
X=564514.425 Y=707939.293  
X=564527.694 Y=707917.473  
X=564567.096 Y=707866.569  
X=564590.940 Y=707835.753  
X=564613.323 Y=707807.148  
X=564621.950 Y=707797.297  
X=564644.165 Y=707771.791  
X=564657.874 Y=707755.918  
X=564666.866 Y=707745.568  
X=564676.969 Y=707735.246  
X=564685.073 Y=707727.186  
X=564706.586 Y=707709.424  
X=564734.419 Y=707688.287  
X=564765.430 Y=707664.775  
X=564773.876 Y=707658.428  
X=564812.879 Y=707628.877  
X=564826.636 Y=707616.116  
X=564833.543 Y=707609.715  
X=564845.898 Y=707596.470  
X=564871.112 Y=707569.338  
X=564915.982 Y=707487.591

X=564944.553 Y=707431.049  
X=564951.534 Y=707417.508  
X=564965.839 Y=707393.990  
X=565000.141 Y=707358.142  
X=565031.958 Y=707335.503  
X=565058.107 Y=707325.607  
X=565080.886 Y=707318.694  
X=565108.376 Y=707313.097  
X=565145.394 Y=707311.398  
X=565206.113 Y=707313.321  
X=565250.366 Y=707314.708  
X=565288.146 Y=707312.396  
X=565296.794 Y=707311.862  
X=565331.176 Y=707305.453  
X=565367.438 Y=707292.757  
X=565390.819 Y=707283.527  
X=565431.624 Y=707265.987  
X=565444.452 Y=707260.457  
X=565462.766 Y=707252.525  
X=565486.273 Y=707242.370  
X=565514.740 Y=707230.119  
X=565551.543 Y=707214.234  
X=565571.388 Y=707205.739  
X=565581.841 Y=707201.195  
X=565593.127 Y=707196.306  
X=565608.102 Y=707189.893  
X=565642.388 Y=707175.085  
X=565674.921 Y=707161.074  
X=565708.933 Y=707146.794  
X=565743.971 Y=707132.212  
X=565771.995 Y=707120.512  
X=565797.115 Y=707110.097  
X=565830.870 Y=707095.995

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=565851.384 Y=707087.563  
X=565871.944 Y=707078.937  
X=565897.529 Y=707068.014  
X=565931.754 Y=707053.468  
X=565947.535 Y=707046.792  
X=565974.260 Y=707035.427  
X=565989.261 Y=707029.066  
X=566014.034 Y=707018.660  
X=566041.191 Y=707007.260  
X=566062.876 Y=706998.015  
X=566077.123 Y=706991.838  
X=566094.926 Y=706984.157  
X=566132.146 Y=706968.020  
X=566154.346 Y=706958.435  
X=566178.423 Y=706948.032  
X=566203.027 Y=706937.472  
X=566221.604 Y=706929.538  
X=566253.524 Y=706915.660  
X=566278.581 Y=706904.738  
X=566322.978 Y=706883.790  
X=566369.030 Y=706862.087  
X=566387.754 Y=706849.801  
X=566422.159 Y=706821.046  
X=566438.891 Y=706802.879  
X=566454.706 Y=706783.298  
X=566470.905 Y=706758.222  
X=566484.173 Y=706731.828  
X=566502.642 Y=706694.581  
X=566511.062 Y=706677.074  
X=566527.222 Y=706643.631  
X=566550.748 Y=706592.366  
X=566570.221 Y=706549.371  
X=566590.104 Y=706506.135

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura Putnei**

X=566599.764 Y=706485.657  
X=566618.268 Y=706446.692  
X=566642.215 Y=706397.175  
X=566659.370 Y=706361.029  
X=566674.890 Y=706328.118  
X=566684.876 Y=706306.855  
X=566697.121 Y=706280.823  
X=566706.807 Y=706260.210  
X=566714.244 Y=706244.538  
X=566720.461 Y=706232.682  
X=566729.232 Y=706215.767  
X=566734.893 Y=706204.914  
X=566746.043 Y=706183.510  
X=566759.911 Y=706156.888  
X=566765.064 Y=706146.239  
X=566774.169 Y=706126.924  
X=566788.218 Y=706097.256  
X=566800.522 Y=706071.669  
X=566811.429 Y=706048.941  
X=566828.293 Y=706013.892  
X=566839.088 Y=705991.480  
X=566860.792 Y=705946.062  
X=566889.076 Y=705887.187  
X=566909.922 Y=705843.798  
X=566935.447 Y=705790.380  
X=566965.994 Y=705726.400  
X=566986.350 Y=705683.927  
X=567016.070 Y=705621.853  
X=567039.847 Y=705572.209  
X=567055.724 Y=705539.128  
X=567069.562 Y=705510.233  
X=567089.331 Y=705468.999  
X=567096.049 Y=705455.117

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=567101.331 Y=705444.396  
X=567106.685 Y=705432.770  
X=567111.533 Y=705422.471  
X=567118.870 Y=705407.152  
X=567133.710 Y=705375.882  
X=567146.331 Y=705349.646  
X=567157.549 Y=705326.676  
X=567165.845 Y=705309.777  
X=567171.529 Y=705298.127  
X=567183.238 Y=705274.115  
X=567187.057 Y=705266.328  
X=567198.797 Y=705240.317  
X=567208.134 Y=705219.613  
X=567216.539 Y=705201.748  
X=567225.862 Y=705182.428  
X=567240.312 Y=705152.481  
X=567245.102 Y=705142.610  
X=567250.468 Y=705131.492  
X=567254.852 Y=705122.334  
X=567263.728 Y=705103.659  
X=567273.936 Y=705082.322  
X=567286.627 Y=705055.753  
X=567295.146 Y=705037.877  
X=567302.829 Y=705021.820  
X=567311.384 Y=705003.898  
X=567321.559 Y=704982.556  
X=567332.549 Y=704959.501  
X=567350.233 Y=704922.594  
X=567359.808 Y=704902.457  
X=567367.610 Y=704886.190  
X=567374.734 Y=704871.343  
X=567390.485 Y=704838.621  
X=567396.362 Y=704826.431

**Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata – SRCF IASI**  
**Modernizarea trecerii la nivel km c.f. 26+068 linia 515 intre statiile Galanesti – Gura**  
**Putnei**

X=567397.658 Y=704824.394  
X=567401.977 Y=704817.743  
X=567410.413 Y=704804.745  
X=567418.415 Y=704792.436  
X=567423.636 Y=704786.886  
X=567429.790 Y=704779.845  
X=567447.938 Y=704755.406  
X=567466.782 Y=704738.933  
X=567486.251 Y=704723.004  
X=567505.117 Y=704710.911  
X=567530.486 Y=704697.616  
X=567538.996 Y=704693.229  
X=567571.695 Y=704680.120  
X=567591.688 Y=704675.385  
X=567641.428 Y=704667.547  
X=567648.699 Y=704666.439  
X=567668.915 Y=704664.475  
X=567712.572 Y=704672.530  
X=567713.482 Y=704668.143  
X=567729.237 Y=704669.996  
X=567775.711 Y=704683.589  
X=567809.625 Y=704700.017  
X=567833.339 Y=704716.983  
X=567891.230 Y=704747.094  
X=567979.032 Y=704791.922  
X=568019.950 Y=704806.732  
X=568057.307 Y=704820.227  
X=568067.392 Y=704823.896  
X=568081.327 Y=704829.780  
X=568106.077 Y=704841.909  
X=568131.606 Y=704854.477  
X=568169.700 Y=704873.101  
X=568191.320 Y=704883.746



X=568177.062 Y=704909.999

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

Proiectul propus se suprapune partial cu ROSCI0379 Raul Suceava pe o lungime de aproximativ 225 de metri, la marginea estica.

Situl Natura 2000 ROSCI0379 – Raul Suceava, parte integranta a retelei ecologice europene Natura 2000 in Romania, a fost declarat arie naturala protejata de interes comunitar, conform Ordinului ministrului mediului si padurilor nr. 2387/2011, privind modificarea si completarea Ordinului ministrului mediului si dezvoltarii durabile nr. 1964/2007, privind instituirea regimului de arie naturala protejata a siturilor de importanta comunitara, ca parte integranta a retelei ecologice europene Natura 2000 in Romania.

Situl este situat pe ambele maluri ale raului Suceava, in aval de confluenta cu afluentul sau Putna, pana la confluenta cu Sucevita si include si principalii sai afluenti de pe acest tronson - Bilca mare, Tarnauca, Clinaut, Rusul si Ruda, pe partea stanga, si Remezeu, Petrimiasa, pe partea dreapta. Altitudinea variaza intre 350 si 415 m. Pe langa aninisuri se mai intalnesc pe suprafate mici si plantatii de rasinoase - molid si pin silvestru. remarca structura naturala bine si foarte bine conservata reprezentata prin: diversitatea mare de varste si dimensiuni mai ales la Habitatul 91E0; prezenta regenerarii naturale a speciilor arborescente edificatoare pentru habitat, cat si intrepatrunderea celor doua habitate (Paduri sud-est carpatice de anin alb (*Alnus incana*) cu *Telekia speciosa* si Paduri dacice getice de lunci colinare de anin negru (*Alnus glutinosa*) cu *Stellaria nemorum*). Situl este alimentat si strabatut de o retea de brate semipermanente in care doar in perioadele ploioase mai curge apa. Prin amenajamentul silvic arboretelor din sit li s-a atribuit functia speciala de protectie fiind supuse regimului de conservare deosebita. Situl a fost extins cu un poligon situat in lunca paraului Pozen si pe versantii nordic si vestic al Dealului Ursoiul (altitudine 482 m). In acest poligon clasele de habitate prezente sunt cele de paduri de foiase si de pajisti.

Specii mentionate in art. 4 din Directiva 2009/147/EC si in Anexa II din Directiva 92/43/EEC

F 6964 *Barbus meridionalis* all others (moioaga)

A 1193 *Bombina variegata* (izvorasul cu burta galbena)

- F 6963 *Cobitis taenia* Complex (zvarluga)  
F 2484 *Eudontomyzon mariae* (chiscar)  
I 6199 *Euplagia quadripunctaria* (tigrul din Jersey - molie)  
M 1355 *Lutra lutra* (vidra)  
I 1060 *Lycaena dispar* (fluturele de foc al macrisului)  
I 1061 *Maculinea nausithous* (albastrelul ciocolatiu al furnicilor)  
I 1059 *Maculinea teleius* (albastrelul argintiu al furnicilor)  
F 5339 *Rhodeus amarus* (boarta)  
F 6143 *Romanogobio kesslerii* (porcutor de nisip)  
F 6145 *Romanogobio uranoscopus* (porcutor de vad)  
F 5197 *Sabanejewia balcanica* (cara)  
A 2001 *Triturus montandoni* (tritonul carpatic sau tritonul lui Montandon)

A = Amfibieni, B = Pasari, F = Pesti, I = Nevertebrate, M = Mamifere, P = Plante, R = Reptile

#### **Alte caracteristici ale sitului**

#### **Habitate in baza carora a fost declarata aria naturala protejata ROSCI0379:**

3230	Vegetatie lemnoasa cu <i>Myricaria germanica</i> de-a lungul raurilor montane
6430	Comunitati de liziera cu ierburi inalte higrofile de la nivelul campilor, pana la cel montan si alpin

9130	Paduri de fag de tip Asperulo-Fagetum
91E0	Paduri aluviale cu <i>Alnus glutinosa</i> si <i>Fraxinus excelsior</i> ( <i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> )
91Y0	Paduri dacice de stejar si carpen

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

Pe amplasament nu sunt prezente specii/habitate de interes comunitar pentru care a fost declarata aria naturala protejata ROSCI0379 Raul Suceava.

**Specii de avifauna:** nu este cazul.

*Proiectul MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM C.F. 26+068 LINIA 515 INTRE STATIILE GALANESTI – GURA PUTNEI nu va duce la modificari, pierderi sau fragmentari de habitate; Avand in vedere ca proiectul se suprapune cu ROSCI0379 Raul Suceava pe o distanta de aprox. 225 m 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;**

Amplasamentul este situat intr-o zona antropizata - intravilanul si extravilanul UAT – urilor mentionate in Certificatul de Urbanism 29/15.02.2021. Traseul cablului

urmărește calea ferată pe Domeniul Public al Statului acesta fiind îngropat pe lângă șina de cale ferată. Trecerea de cale ferată modernizată se află situată la km c.f. 26+068 linia 515 între stațiile Galanesti – Gura Putnei și intersectează DN 2 E.

Impactul direct – în perioada de efectuare a lucrărilor va fi exercitat un impact direct asupra speciilor de plante ruderales de pe amplasament prin decopertarea și excavarea solului vegetal. Impactul direct asupra florei spontane de pe amplasament va fi nesemnificativ deoarece nu prezintă valoare conservativă, nu are un rol de protecție sau ameliorare pentru calitatea aerului și nu are o importanță peisagistică sau ecologică deosebită.

Impactul indirect - este rezultatul activităților de transport al materialelor de construcții, a utilajelor, deșeurilor și a personalului în vederea susținerii etapelor de modernizare. Nivelul rezultat este moderat deoarece aceste activități presupun un deranj nesemnificativ pentru arealul tranzitat. Impactul organizării de șantier va fi nesemnificativ asupra Sitului Natura 2000 din zona de studiu, deoarece amplasamentul acestuia va fi poziționat strict pe terenul proprietate – teren antropizat.

În timpul execuției pot exista surse izolate de poluare, datorită prezentei utilajelor de construcții. Fiind o lucrare de dimensiuni reduse riscul de poluare este mic.

Pentru limitarea surselor de poluare se vor utiliza utilaje și echipamente moderne și performante, și se vor respecta toate normele în vigoare privind controlul prafului și emisiilor din construcții. În faza de funcționare (pe termen lung) nu rezultă poluanți care să afecteze factorii de mediu.

Proiectul nu se va extinde mai mult decât suprafața destinată și nu va afecta nici un habitat/specie caracteristică ROSCI0379 Raul Suceava.

Magnitudinea și complexitatea impactului: Proiectul va avea impact nesemnificativ, pe perioada în care se vor executa lucrările de construcție și impact pozitiv pe perioada de funcționare (pentru factorii de mediu – aer, sol).

Impactul în perioada de exploatare a obiectivului: în timpul exploatării, obiectivul propus nu va influența în mod negativ ecosistemul din zonă având în vedere că se va desfășura aceeași activitate – transport feroviar.

**f) descrierea tuturor factorilor care ar putea duce la afectarea ariei naturale protejate de interes comunitar sau dacă există un impact cumulativ cu alte planuri/proiecte/activități existente sau propuse în zonă:**

Având în vedere că pe amplasament nu au fost identificate exemplare din speciile caracteristice sitului ROSCI0379 Raul Suceava, implementarea proiectului nu va duce la afectarea ariei naturale protejate de interes comunitar.

**Impactul cumulativ:**

Estimarea impactului cumulat se face evaluând potențialele activități desfășurate în vecinătatea proiectului, respectiv locuințe, activități comerciale și trafic rutier, trafic rutier (pe DN2E).

**Pe site-ul APM Suceava nu au fost identificate alte proiecte aflate în procedura de reglementare în zona proiectului supus analizei, de aceea impactul cumulat exercitat asupra ROSCI0379 nu va fi semnificativ mai mare față de cel actual deoarece în urma implementării proiectului nu vor apărea activități noi.**

**Impactul cumulativ în etapa de operare** – proiectul nu va genera activități noi, se va desfășura aceleași activități, implementarea proiectului are ca scop creșterea siguranței circulației feroviare, dar și a siguranței circulației rutiere, ca urmare nu există impact cumulativ în etapa de funcționare.

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

- reduce semnificativ nivelul de zgomot produs de autovehiculele în mișcare pe trecerea la nivel prin amplasarea montării dalelor elastice noi agrementate AFER;
- creșterea eficienței activității de operare și întreținere a rețelei de cale ferată din România;

**Impactul cumulativ în etapa de dezafectare** – Nu sunt prevăzute lucrări de dezafectare.

În condițiile respectării condițiilor de realizare a proiectului și de bune practici, nu se anticipează un impact semnificativ asupra sitului Natura 2000.

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

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

Având în vedere că proiectul se suprapune cu ROSCI0379 Raul Suceava pe o distanță de aprox. 225 m iar lucrările prevăzute în sit constau în îngroparea unui cablu la o adâncime de 80 de cm care urmărește linia de cale ferată și ținând cont că amplasamentul va fi readus la starea inițială putem concluziona că implementarea proiectului nu va avea un efect direct/indirect asupra habitatelor comunitare/prioritare și speciilor protejate din compoziția ariilor naturale protejate. De asemenea amplasarea perimetrului analizat nu va produce fragmentări ale habitatelor.

***Integritatea ariei naturale protejate de interes comunitar ROSCI0379 Raul Suceava nu va fi afectată deoarece:***

***1. Nu se reduce suprafața habitatelor și/sau numărul exemplarelor speciilor de interes comunitar;***

2. *Nu se fragmentează habitatele de interes comunitar;*
3. *Nu are impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar;*
4. *Nu se produc modificări ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariei naturale protejate de interes comunitar.*
5. *Proiectul nu implică în niciun fel utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică.*

Implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a speciilor declarate pe teritoriul sitului Natura 2000 – ROSCI0379 Raul Suceava, fiind asigurată din acest punct de vedere, conservarea populațiilor speciilor pe termen lung, integritatea și coerența rețelei Natura 2000.

Concluzia evaluării este că dacă vor fi respectate reglementările legale privind managementul deșeurilor, sau cele privind poluarea, inclusiv cea fonică, considerăm că urmarea a implementării proiectului, impactul asupra Siturilor Natura 2000 va fi unul nesemnificativ.

**XIV: PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE**

Nu este cazul.

**PROIECTUL NU SE REALIZEAZĂ PE APE ȘI NU ARE LEGATURA CU APELE.**

Asadar, proiectul propus **NU** intra sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Intocmit

Ing. Alexandru Dragos NACHE

