



BENEFICIAR: CNCF CFR SA



MEMORIU DE PREZENTARE

în conformitate cu Legea 292/2018

“Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a –
faza studiu de fezabilitate” - SRCF Iași
Contract Nr. 894/31.12.2019

Podet km 401+936



2022

isp *De 70 de ani
impreuna*
CF Institutul de
Studii și Proiectări
Cai Ferate



ING Bank N.V. Amsterdam Sucursala Bucuresti,
Str. Aviator Popisteanu, nr. 54A, Cladirea nr. 3, sector 1, 012095 Bucuresti, Romania
RC: J40/16100/1994, CIF: RO6151100, RIC: RB-PJS-40-024/18.02.1999
Tel: +40 21 222 16 00, Fax: +40 21 222 14 01, www.ing.ro
BIC code (SWIFT): INGBROBU

Confirmare de plata

Titular cont

Nume **INSTITUTUL DE STUDII SI
PROIECTARICAI FE**
Numar cont **RO05INGB0001008199178910**
CUI **1566866**
Adresa **Str/Bld BDUL DINICU GOLESCU, Nr 38,
Et 5
Bucuresti Sec 1**

Beneficiar/Ordonator

Nume **APM SUCEAVA/4440608**
Numar cont **RO51TREZ5915032XXX000289**

Detalii tranzactie

| Data procesarii | Tip tranzactie | Suma Valuta |
|--------------------|---|-------------------|
| Referinta bancii | Detalii | |
| 31.01.2022 5009 | Transfer ING Business Tarif aferent incadrare Podet km 401 936 112 | 400.00 RON |

CODIN NEGOVAN
Director Dezvoltare
Produse IMM

ING
ING Bank N.V. Amsterdam
Sucursala Bucuresti
Str. Aviator Popisteanu nr. 54A
012095 Bucuresti, Romania

LUANA SORESCU
Director Departament
Societati Romane Medii

Acest document a fost emis printr-un instrument de plata electronica. Informatii despre schema de garantare a depozitelor si tipurile de conturi eligibile sunt disponibile pe www.ing.ro/dgs si in locatiile bancii

CĂTRE
Agenția pentru Protecția Mediului Suceava

I.S.P.C.F. S.A. cu sediul social în Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București, tel: 021/ 316 01 90, fax: 021/ 312 31 45, împuternicit de COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "C.F.R" S.A – SRCF Iași prin împuternicirea nr.6.1.P/4/04.02.2020 vă transmite memoriu de prezentare, completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr. 5E la procedură (în format hârtie și electronic); dovada solicitării avizului de gospodărire a apelor; documentul de plată pentru suma de 400 lei reprezentând parcurgerea etapei de încadrare pentru investiția „Lucări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate” – SRCF Iași – Podeț de cale ferată km 401+936 – Linia CF 500 Ploiești-Vicșani pe suport hârtie și în format electronic (CD).

Telefon: 021/316 01 90

e-mail: alexandru.ghetu@ispcf.ro

Sunt de acord cu prelucrarea datelor cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679.

Data: 28.01.2022

Semnătura
Director general
ing. Elena Iasciurjinski





INSTITUTUL DE STUDII SI PROIECTARI CAI FERATE

Bld. Dinicu Golescu nr. 38, Cod postal 010873, Bucuresti, România, Tel: 0213160190, Fax: 0213123145, Email: ispcf@ispcf.ro
Cod bancar IBAN RO05INGB0001008199178910 deschis la ING Bank, numar inregistrare fiscala RO 1566866, numar inregistrare la Registrul Comertului J40/248/1992

LISTA DE SEMNĂTURI

Director general

ing. Elena Iasciurjinski



Şef proiect

ing. Florentina Mihai

Verificator

fiz. Nina Rahailescu

Elaborator

ing. Alexandru-Maximilian Gheţu



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR”- SA
SUCURSALA REGIONALA DE CĂI FERATE IAȘI
Registrul Comerțului nr. J 22/1488/ 2003, CUI: 15670513
Piața Gării nr.1, 700090 Iași, România
Tel. 0232215600; Fax: 0232215602
www.cfr.ro, email: srcfiasi@cfr.ro



DIVIZIA INVESTIȚII
Serviciul P.V.T.P.
Nr. 6. 1.P/4/04.02.2020

Tel. / Fax. 96 215600
Tel CFR. 123800

ÎMPUTERNICIRE

Subscrisa Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – S.A. - Sucursala Regională CF Iași cu sediul în Iași, str. Piața Gării nr.1, cod poștal 700090, telefon 0232/ 215.600, fax 0232/215.601, număr de înmatriculare J22/1488/2003, cod unic de înregistrare 15670513, reprezentată prin dl. **George Radu PIPA**, în calitate de **Director**, împuternicim prin prezenta pe

S.C. I.S.P.C.F. SA., cu sediul social în București, sector 1, str. Dinicu Golescu nr. 38, Telefon: 021 3160190, Fax: 021 3123145, E-mail: ispcf@ispcf.ro, înregistrată în Registrul Comerțului din București J40/248/1992, cod fiscal RO 1566866, cont IBAN RO 05INGB 0001008199178910 deschis la ING BANK, reprezentată prin dl. **Georgel ANAZARIEI**, în calitate de Director General, să facă toate demersurile necesare și pentru a depune documentația în numele Sucursalei Regionale CF Iași pentru obținerea certificatului de urbanism și a tuturor avizelor/acordurilor/autorizațiilor specifice necesare pentru promovarea proiectului: *«Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate» - SRCF Iași.* – contract sectorial de prestări servicii nr. 894 / 2019.

Director,
George Radu PIPA



ROMÂNIA

MINISTERUL JUSTIȚIEI



OFICIUL NAȚIONAL AL REGISTRULUI COMERȚULUI

OFICIUL REGISTRULUI COMERȚULUI

DE PE LĂNGĂ TRIBUNALUL Iași

CERTIFICAT DE ÎNREGISTRARE

Sucursală: **COMPANIA NAȚIONALĂ DE CALFERATE CFR S.A. BUCUREȘTI-SUCURSALA REGIONALĂ DE CALFERATE IAȘI**

Sediu societate: **Municipiul Iași, P-ța GARIL, Nr. 1, Județ Iași**

Activitatea principală: **5221 - Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre**

Cod Unic de înregistrare: **15670513**

din data de: **15.08.2003**

Nr. de ordine în registrul comerțului: **J22/1488/14.08.2003**

Data eliberării:

07 MAR. 2014

DIRECTOR,

Gina Manuela SINDILĂ

Seria **B** Nr. **2889760**

BENEFICIAR: CNCF CFR SA



MEMORIU DE PREZENTARE

în conformitate cu Legea 292/2018

“Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a –
faza studiu de fezabilitate” - SRCF Iași
Contract Nr. 894/31.12.2019



Podet km 401+936

2022

PREAMBUL

În vederea promovării proiectului: „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate” – SRCF Iași – Reabilitare Podeț de cale ferată km 401+936 Linia CF 500 Ploiești-Vicșani”, beneficiarul a depus la APM Suceava, Notificarea privind intenția de realizare a investițiilor.

În urma analizării documentației depuse, a localizării amplasamentului în planul de urbanism și în raport cu poziția față de arii naturale protejate, zone-tampon, monumente ale naturii, monumente istorice sau arheologice, zone cu restricții de construit, zonă costieră și având în vedere că:

- proiectul propus **intră** sub incidența Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa 2 la pct.10.c);
- proiectul propus **nu intră** sub incidența art.28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art.48 și 54 din Legea Apelor nr.107/1996, cu modificările și completările ulterioare.



Figura 1. Amplasament podeț km 401+936

Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr.197/05.08.2020, titularul proiectului trebuie să depună la APM Suceava următoarele:

- memoriul de prezentare, completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr.5 E la procedură din legea 292/2018;

- dovada solicitării avizului de gospodărire a apelor din partea Sistemului de Gospodărire a Apelor Suceava;
- documentul de plată pentru suma de 400 de lei reprezentând parcurgerea etapei de încadrare.

1. Introducere

Prin decizia etapei de evaluare inițială nr.197/05.08.2020 transmisă de APM Suceava, proiectul propus intră sub incidența Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa 2 la pct.10.c); nu intră sub incidența art.28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.49/2011, cu modificările și completările ulterioare și intră sub incidența prevederilor art.48 și 54 din Legea Apelor nr.107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Memoriul de prezentare a fost întocmit de ISPCF cu respectarea metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului și a legislației de mediu aplicabilă.

2. Denumirea proiectului

„Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate” – SRCF Iași.

3. TITULARUL PROIECTULUI

Titular: CNCF – „CFR” SA - Sucursala Regionala Căi Ferate Iași

Adresa titularului: str. Gării, nr. 1, cod poștal 700090, Iași

Tel/ Fax: 0232/215 600/215 601

Reprezentant legal: Director: George Radu PIPA

Persoana de contact: Dragoș Prohozescu – tel. (040) 733 037 366

4. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

4.1. Rezumatul proiectului

Podețul este amplasat la km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca la o distanță de aproximativ 400m de halta Probotă, într-o zonă de șes.

Podețul de la km 401+936 pe linia I a fost construit în anul 1962, iar cel de pe linia II, a fost construit cu ocazia dublării liniei în anul 1973.

Podețul are o deschidere de 1,70m și suprastructura alcătuită astfel:

- Pe linia I din grinzi de beton armat;
- Pe linia II din pachete de șini.

Pe zona unde este amplasat podețul, calea ferată este executată în rambleu cu o înălțime de aproximativ 2,20m.

În urma vizitei pe teren, a expertizei tehnice și a discuțiilor purtate cu personalul tehnic al beneficiarului, s-au constatat următoarele:

La calea pe podeț

- Prismul de piatră spartă refulat, fără contur geometric bine definit.
- Traversele de la ambele linii prezintă crăpături/fisuri longitudinale;

La structura de rezistență

- Structura de rezistență este executată din grinzi de beton armat la linia I și pachete de șine la linia II;
- Culeele sunt realizate din beton cu urme de eflorescențe. Există zone cu beton segregat și fisuri;
- Pereul la interiorul podețului este într-o stare vizibilă de degradare și este colmatat.

La albie în zona podețului

- Atât în amonte, cât și în aval, albia este neamenajată, neprotejată și colmatată aproape integral cu vegetație uscată de înălțime mică și arbuști.

Soluția adoptată

Soluția prevede demolarea integrală a podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate, din beton armat precomprimat tip dală D5 pentru cale ferată dubla.

Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Elementele de infrastructură ale noului podeț se vor realiza din beton armat tip L3, fondate direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Racordarea podețului cu terasamentele se realizează cu aripi prefabricate din beton armat A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G 15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret de 12 m³/s.

Avantajele acestei soluții:

- Reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală;
- Repartizarea eforturilor provenite din convoi;
- Eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii;
- Oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu;
- Oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveletei căii în profil longitudinal
- Elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament;
- Atenuarea semnificativă a zgomotului;
- Creșterea confortului pentru călători.
- Durată de execuție redusă;
- Datorită procesului tehnologic de execuție în uzină se obțin produse din beton de o calitate superioară;

- Consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse;
- Calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă;
- Lucrările de montaj se execută sub trafic, sunt necesare închideri de linie pe o durată scurtă de timp.

4.2. Justificarea necesității proiectului

În ultima perioadă a început să crească cererea de transport pe calea ferată. În acest context și în creșterea prognozată a cererii de transport pe calea ferată, este necesară reabilitarea rețelei de cale ferată atât global cât și punctual.

Realizarea lucrării de artă urmărește aducerea acesteia în parametrii de proiectare și, în primul rând, eliminarea punctului periculos existent sau potențial, a restricției de viteză și a limitei de viteză cauzate de starea acestui obiectiv, ce va duce la creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar.

Lucrarea propusă are ca scop principal îmbunătățirea siguranței traficului feroviar pe rețeaua de cale ferată, diminuarea efectelor adverse asupra mediului, deplasarea în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor, eliminarea și reducerea costurilor generate de accidente și incidentele feroviare, creșterea eficienței activității de operare și întreținere a rețelei de cale ferată din România, eliminarea riscurilor sau restricțiilor asociate, cum ar fi: restricții de viteză, de tonaj, limitări de viteză, limitări de gabarit, riscuri de inundații și furnizarea de servicii de calitate pentru călători, prin aducerea stațiilor la parametrii de funcționare care să respecte normele de exploatare românești, internaționale și europene în domeniul feroviar.

4.3. Valoarea investiției

Valoarea investiției este de **2400000** lei fără TVA.

4.4. Perioada de implementare propusă

Durata de execuție a lucrărilor este de 5 luni.

4.5. Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului

Planurile de situație și de amplasament sunt anexate la prezentul memoriu de prezentare.

4.6. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

4.6.1. Amplasamentul proiectului

Poduțul este amplasat la km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca la o distanță de aproximativ 400m de halta Probotă, într-o zonă de șes.

Poduțul de pe linia I a fost construit în anul 1962, iar cel de pe linia II, a fost construit cu ocazia dublării liniei în anul 1973.

Poduțul are o deschidere de 1,70m și suprastructura alcătuită astfel:

- Pe linia I din grinzi de beton armat;
- Pe linia II din pachete de șini.

Pe zona unde este amplasat poduțul, calea ferată este executată în rambleu cu o înălțime de aproximativ 2,20m.

Pe zona podețului linia c.f este în curbă, și în rampă de 5.55‰. Linia c.f. este în rambleu cu înălțimea de 0.50 m, este interoperabilă, electrificată și dotată cu CED/BLA



Figura 2 - Amplasare podeț km 401+936

4.6.2. Relief, geologie și hidrogeologie

Județul Suceava se înscrie aproape în egală măsură sectorului cu climă continentală (partea de est) și cu climă continental-moderată (partea de vest). Regimul pluviometric are o repartitie neuniformă în cursul anului, ceea ce demonstrează caracterul continental al climatului din zonă, cantitatea de precipitații diminuându-se treptat de la vest la est. Masele de aer ce pătrund dinspre vest își pierd treptat din umezeală deasupra barierei muntoase și ajung mai uscate în partea estică, clima suferind un proces de continentalizare. Aerul nordic aduce iarna ninsori iar primăvara și toamna ploi reci. De la est, influențele climatice sunt de tip continental, cu secete vara și cu cer senin, geruri și viscole iarna.

Temperaturile înregistrează diferențe majore între cele două zone de relief. Astfel, temperaturile medii anuale de sub 0°C sunt caracteristice munților înalți, în timp ce în partea de podiș se înregistrează temperaturi medii anuale de 8-9°C.

Dimensiunile mari ale județului explică varietatea geologică a peisajului, precum și a resurselor naturale. Formele de relief ocupă următoarele suprafețe: zona de munte 5.593 km², iar zona de podiș și dealuri sub-carpatică 2.960 de km². Raportat la marile unități geografice ale țării, teritoriul județului se suprapune parțial Carpaților Orientali și Podișului Sucevei. De la vest către est, relieful înregistrează o scădere treptată în altitudine, tipurile de forme orientându-se în fâșii cu direcție nord-sud și în general paralele între ele. Acest fenomen apare pregnant cu deosebire în regiunea montană.

Zonele de podiș și dealuri subcarpatice sunt reprezentate prin podișul Sucevei și Subcarpații Neamțului, cu altitudini cuprinse între 300 și 500 de metri. Podișul Sucevei se împarte în Podișul Dragomirnei și Podișul Fălticeni ce încadrează între ele Depresiunea Rădăuți.

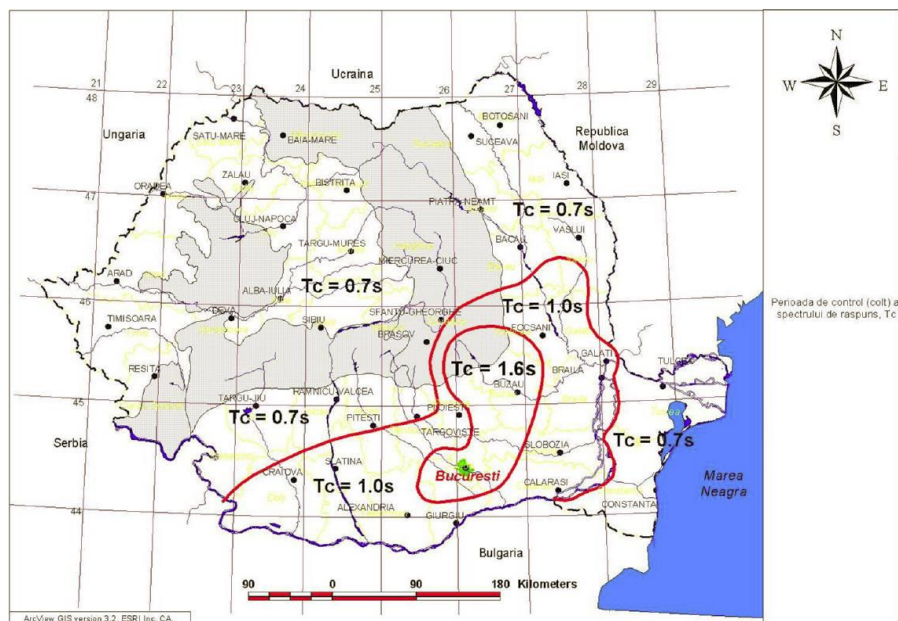


Figura 5 – Zonarea teritoriului României în termeni de perioada de control (colț) T_c a spectrului de răspuns

4.6.4. Clima

Este temperat continentală. Spațiul geografic al județului Suceava aparține aproape în egală măsură sectorului cu climă continentală (partea de est) și celui cu climă continental moderată (partea de vest). Venind dinspre vest, masele de aer își pierd treptat din umezeală în timpul traversării Carpaților Orientali, astfel încât în partea estică a județului ajung mai uscate, clima suferind un proces de continentalizare. Aerul de origine nordică aduce ninsori iarna și ploi reci primăvara și toamna. Din est, județul primește influențe climatice continentale cu secetă vara, cu cer senin, ger și viscole iarna.

Temperaturile minime coboară uneori până la $-38,5\text{ }^{\circ}\text{C}$, iar temperatura cea mai ridicată a fost de $39,8\text{ }^{\circ}\text{C}$ (în iulie 2000). Temperaturile cele mai scăzute din zona montană se înregistrează nu pe vârfuri, ci în depresiuni și văi, datorită fenomenului de inversiune climatică. Temperatura medie multianuală este de $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ la munte și $8-9\text{ }^{\circ}\text{C}$ în zona de podiș.

Durata iernii este cu 1-2 luni mai mare la munte, decât în regiunea deluroasă. Trecerea de la iarnă la primăvară se face brusc în partea de est a județului, față de partea de vest unde, pe vârfurile înalte și versanții umbriți ai munților, zăpada și înghețul se întâlnesc până la sfârșitul lunii mai și chiar începutul lunii iunie.

4.6.5. Limitele amplasamentului proiectului

Podetul este amplasat la km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca la o distanță de aproximativ 400m de halta Probota, într-o zonă de șes, amplasat în județul Suceava.

Amplasamentul lucrării este delimitat de următoarele coordonate Stereo70:

| | |
|--------------|--------------|
| X=622641.761 | Y=657300.324 |
| X=622646.630 | Y=657292.635 |
| X=622667.226 | Y=657304.972 |
| X=622723.150 | Y=657293.691 |
| X=622725.001 | Y=657302.870 |
| X=622661.341 | Y=657314.667 |
| X=622656.660 | Y=657320.651 |
| X=622644.388 | Y=657312.900 |
| X=622638.407 | Y=657321.506 |
| X=622635.178 | Y=657319.082 |

Tabel 2 . Coordonatele STEREO70

4.7. Elemente specifice ale proiectului propus

4.7.1. Decrierea tehnologiei de execuție

Trasarea lucrărilor

Trasarea lucrărilor se va efectua respectându-se prevederile STAS 9824/4–83 „Măsurători terestre. Trasarea pe teren a lucrărilor”. Trasarea se va face în coordonate absolute. Lucrarea va fi începută numai după efectuarea operației de predare-primire a amplasamentului și consemnarea ei într-un proces-verbal încheiat între delegații beneficiarului și ai executantului, tot atunci se vor preda reperii de către proiectant.

Începerea execuției infrastructurii se va face în urma efectuării de către executant a trasării.

Se prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate, de beton armat precomprimat, tip dală D 5, pentru cale ferată dublă.

Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Elementele de infrastructură ale noului podeț se vor realiza din beton armat tip L3, fundate direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Racordarea podețului cu terasamentele se realizează cu aripi prefabricate din beton armat A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G 15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret de 12 m³/s.

Calea pe pod se realizează în prismă de piatră spartă pe traverse din beton.

Pregătirea terenului

Înainte de începerea lucrărilor se execută în ampriză următoarele:

- curățare de tufişuri și arbuști, curățire de iarbă, frunze, crengi, diferite deșeuri;
- decaparea pământului vegetal (acolo unde există) pe o grosime de 15cm și depozitarea acestuia în vederea refolosirii la îmbrăcarea taluzelor.

Materialele rezultate la curățirea amprizei vor fi transportate în depozitul definitiv (depozit de deșeuri organizate).

Organizarea de șantier

Lucrările de organizare de șantier vor cuprinde:

- construcții și instalații ale antreprenorului, echipate cu mijloace la alegerea lui, care să-i permită să satisfacă obligațiile de execuție și calitate, de relații cu beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției;
- toate materialele, instalațiile și dispozitivele, sistemele de control necesare execuției, în conformitate cu prevederile din proiect și normativele în vigoare.

Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier

Protejarea lucrărilor executate cât și a materialelor de pe șantier sunt în sarcina constructorului (executantului), care va lua măsuri de amenajare a unui spațiu de depozitare a materialelor precum și paza acestora prin organizarea de șantier pe care o realizează în apropierea lucrării.

Desființarea șantierului

După terminarea lucrărilor se vor lua măsuri pentru desființarea șantierului, astfel:

- antreprenorul va dezafecta construcțiile și amenajările aferente organizării de șantier proprii
- se vor face amenajările necesare în vederea redării în folosința anterioară a terenului pe care s-au aflat obiectele organizării de șantier;
- se vor înlătura în totalitate efectele și eventualele surse de poluare a terenului (baze de producție, ateliere de reparații și întreținere utilaje, depozite de combustibil, etc.).

Cu prilejul desființării șantierului, Antreprenorul va asigura de asemenea curățirea locului în ampriza lucrării.

4.7.2. Materii prime, energia și combustibili utilizați

În perioada de execuție pentru realizarea investiției se vor utiliza următoarele materii și materiale:

- apă – alimentarea cu apă pentru procesele tehnologice;
- energia electrică – pentru frontul de lucru – generatoare electrice;
- combustibil – benzină, motorină – utilaje.

Utilaje de construcții (în perioada de execuție):

Principalele utilaje de construcții folosite la lucrare sunt: excavator, buldozer, încărcător frontal, compactor, macara.

Materiile prime și materialele vor fi depozitate în locuri special amenajate astfel:

- materialele ambalate se depozitează pe platforme betonate pentru a evita eventualele scurgeri și degradări ale solului;
- piatra brută, nisipul se depozitează în padocuri supraterane pe sorturi;
- alimentarea cu motorină a autovehiculelor se va face în incinta șantierului/stațiilor de alimentare.

Modul de depozitare al materiilor prime și materialelor, este responsabilitatea Antreprenorului.

Se vor utiliza numai materiale, procedee de montaj și echipamente cu marcaj CE sau cu agrement tehnic.

| Nr.crt. | Materii/Materiale | Cantitate | U.M. |
|--------------|--------------------------|-----------|----------------|
| Podet | | | |
| 1. | Beton | 225,0 | m ³ |
| 2. | Armătură | 3,8 | t |
| 3. | Material geotextil | 237,6 | m ² |
| 4. | Netesut | 230,0 | m ² |
| 5. | Hidroizolație | 285,0 | m ² |
| 6. | Anrocamente piatră brută | 22,800 | m ³ |
| 7. | Dren | 13.5 | m |
| 8. | Beton prefabricat C3 | 14,0 | buc |
| 9. | Tuburi scurgere ape | 60,0 | buc |
| 10. | Parapet metalic | 750,0 | kg |
| 11. | Apa industrială | 1225,0 | m ³ |
| 12. | Balast | 65,0 | m ³ |

Tabel 3. Materii/materiale

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

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

În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea se vor executa într-un atelier specializat, unde se vor efectua și schimburile de anvelope.

Nu se utilizează:

- azbest;
- carbolineum;
- uleiuri sau lubrifianți cu conținut de PCB;
- vopsele și grunduri ce au în compoziție plumb; - traverse de lemn tratate cu creozot.

În perioada de execuție se va folosi:

Apa necesară pentru:

- organizarea de șantier și pentru procesele tehnologice. Necesarul de apă va fi asigurat pe perioada execuției lucrărilor de către antreprenor, din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier.

Apa potabilă este asigurată periodic prin intermediul unei firme specializate de ambalare și umplere și distribuție apă potabilă în baza unui contract de servicii.

Energia electrică – pentru organizarea de șantier – se va asigura prin generatoare electrice sau racordarea la rețeaua electrică locală.

Analizând procesul tehnologic de execuție s-a estimat tipul și nr de utilaje folosite, precum și cantitatea de combustibil consumată.

Combustibili utilizați (în perioada de execuție) – motorină – se estimează o cantitate de 616 litri/zi.

4.7.3. Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

Alimentarea cu apă

Lucrările proiectate nu necesită racorduri pentru alimentarea cu apă. Pe perioada execuției lucrărilor apa potabilă necesară consumului va fi asigurată de către antreprenor din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier.

Evacuarea apelor uzate

Din tehnologia utilizată nu rezultă ape uzate tehnologice. Modul de evacuare a apelor uzate menajere din timpul execuției lucrărilor va fi asigurat de către antreprenor prin surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier.

Asigurarea agentului termic

Pentru execuția lucrărilor proiectate nu sunt necesare spații noi ce ar trebui încălzite.

Încălzirea incintelor – birouri, spații sociale (săli de mese și odihnă, puncte sanitare, etc.) se realizează cu aparate electrice – calorifere, convectoare, aparate de aer condiționat, etc., racordate la instalația electrică de alimentare din organizarea de șantier ce va fi amplasată în apropierea podeșului.

Instalațiile pentru organizarea de șantier nu pot fi utilizate ca instalații definitive de alimentare cu energie electrică pentru noile obiective și se dezafectează la terminarea lucrărilor de construcție.

4.7.4. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Zona ocupată de organizarea de șantier și punctul de lucru va fi redată stării inițiale prin lucrări de desființare a amenajărilor temporare necesare pentru executarea lucrărilor și anume:

- se vor dezafecta toate construcțiile provizorii și facilitățile necesare antreprenorului în șantier;
- deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi evacuate în totalitate prin intermediul firmelor autorizate;
- se vor efectua lucrări de refacere și ecologizare a spațiilor ocupate temporar de organizarea de șantier.

4.7.5. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Accesul la podeș se poate face, folosind drumurile locale existente - drumul local aflat de-a lungul căii ferate pe partea dreaptă în apropierea Haltei Probota.

4.7.6. Resurse naturale folosite în construcție și funcționare

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare sunt: pietriș (balast), apă, energie electrică.

4.7.7. Metode folosite în construcție/demolare

Metodele care se vor folosi la realizarea lucrărilor vor fi în conformitate cu cerințele tehnice și legale în vigoare în conformitate cu caietele de sarcini care stau la baza atribuirii lucrărilor de execuție și a normelor UE.

În cadrul lucrărilor sunt prevăzute lucrări de demolare prin tehnologii de demolare manuale și mecanizate.

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

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

Principalele metode tehnologice folosite pentru decuparea parțială sunt:

- cu utilaje cu acțiune prin percuție;
- cu discuri, pânze circulare și cablu diamantat.

Pe perioada executării lucrărilor se va asigura îndepărtarea materialelor demontate în așa fel încât să nu se obstrucționeze procesul tehnologic de execuție.

4.7.8. Planul de execuție

Planul de execuție al lucrărilor va ține cont de cerințele din actele de reglementare și va conține restricții de lucru în perioadele în care este necesar ca acestea să fie impuse pentru a elimina impactul asupra componentelor de mediu.

De asemenea, antreprenorii, precum și toate părțile implicate în proiect vor avea incluse în caietele de sarcini și în alte documente relevante, cum ar fi cerințele din actele de reglementare pentru a se asigura că activitățile acestora nu vor afecta mediul.

Lucrările se vor executa eşalonat pe durata a 5 luni.

4.7.9. Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Obiectivul de investiții nu este în relație cu alte proiecte existente sau planificate.

Investiția reprezintă un proiect de mărime mică care nu va genera un impact cumulat cu alte proiecte.

4.7.10. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Pentru rezolvarea problemelor legate de starea tehnică a structurii podețului, s-au luat în considerare recomandările expertizei tehnice, situația amplasamentului lucrării de artă și valoarea debitului de calcul cu asigurarea de 1% comunicată de Administrația Bazinală de Apă Siret, pe baza căruia au fost efectuate calculele hidraulice în conformitate cu Normativul PD 95 – 2002 și a fost dimensionat podețul.

La podețul de la km 401+936, pentru remedierea degradărilor prezentate mai sus, expertul tehnic atestat M.L.P.A.T a recomandat înlocuirea podețului existent cu unul nou în două soluții:

SOLUȚIA 1

Această soluție prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou pentru cale ferată dublă, din elemente prefabricate cadru C3 redus, tip ochelari (juxtapuse). Infrastructura podețului se va realiza din beton armat și se va funda direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Racordarea podețului cu terasamentul se realizează cu aripi prefabricate din beton armat tip A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G 15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret, de 12 m³/s.

Avantajele acestei soluții:

- Reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală;
- Repartizarea eforturilor provenite din convoi;
- Eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii;
- Oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu;
- Oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveletei căii în profil longitudinal;
- Elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament;
- Atenuarea semnificativă a zgomotului;
- Creșterea confortului pentru călători;
- Durată de execuție redusă;
- Datorită procesului tehnologic de execuție în uzină se obțin produse din beton de o calitate superioară;
- Consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse;
- Calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă;
- Lucrările de montaj se execută sub trafic, sunt necesare închideri de linie pe o durată scurtă de timp.

SOLUȚIA 2

Această soluție prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate, de beton armat precomprimat, tip dală D 5, pentru cale ferată dublă.

Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Elementele de infrastructură ale noului podeț se vor realiza din beton armat tip L3, fundate direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Racordarea podețului cu terasamentele se realizează cu aripi prefabricate din beton armat A1. Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț. Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G 15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată. Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret de 12 m³/s.

Avantajele acestei soluții:

- Reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală;
- Repartizarea eforturilor provenite din convoi;
- Eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii;
- Oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu;
- Oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveletei căii în profil longitudinal
- Elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament;
- Atenuarea semnificativă a zgomotului;
- Creșterea confortului pentru călători.
- Durată de execuție redusă;
- Datorită procesului tehnologic de execuție în uzină se obțin produse din beton de o calitate superioară;
- Consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse;
- Calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă;
- Lucrările de montaj se execută sub trafic, sunt necesare închideri de linie pe o durată scurtă de timp.

Ambele soluții prezentate pentru realizarea acestui podeț sunt fezabile.

În urma analizei făcute ținând cont de factorii tehnico-economici, proiectantul consideră că **soluția 2** este varianta fezabilă pentru acest podeț - **secțiunea de scurgere a apelor este mai mare decât cea din soluția 1.**

COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR" SA SRCF Iași prin documentul de avizare nr.277 din 27.05.2021 al Consiliului Tehnico-Economic a avizat Soluția 2.

4.7.11. Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului

Alte activități care ar putea să apară ca urmare a proiectului sunt în principal cele legate de dezvoltarea economică și socială a localității.

4.7.12. Autorizații cerute pentru proiect

Certificatul de urbanism nr.43 din 14.03.2020 în scopul Reabilitare podeț de cale ferată km km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca.

Dovada titlului asupra imobilului, teren și/sau, după caz, extrasul de plan cadastral actualizat la zi și extrasul de ckarte funciară de informare actualizat, în cazul în care legea nu dispune altfel (copie legalizată).

Prin Certificatul de Urbanism se solicită "Punctul de vedere/actul administrativ al autorității competente de Protecția Mediului, dovada înregistrării proiectului la Ordinul Arhitecților din România.

5. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Soluția adoptată prevede demolarea integrală a podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate, din beton armat precomprimat tip dală D5 pentru cale ferată dublă.

În urma efectuării expertizei tehnice nr. 4.4/09.04.2020, pentru podețul de la km 401+936 au fost identificate următoarele deficiențe:

La calea pe podeț:

- calea pe podeț prezintă degradări grave, traversele sunt din lemn. Prismul de piatră spartă este refulat în anumite zone, fără contur geometric bine definit și necesită corecție;
- traversele de la ambele linii prezintă crăpături/fisuri longitudinale;

Structura de rezistență:

- structura de rezistență este executată din grinzi de beton armat la linia I și pachete de șine la linia II;
- culeele sunt realizate din beton cu urme de eflorescențe. Există zone cu beton segregat și fisuri;
- pereul la interiorul podețului este într-o stare vizibilă de degradare și este colmatat.

Albia în zona podețului:

- atât pe partea amonte, cât și pe partea aval, albia este neamenajată, neprotejată și colmatată aproape integral cu vegetație uscată, de înălțime mică și de arbuști

În cadrul lucrărilor sunt prevăzute lucrări de demolare prin tehnologii de demolare manuale și mecanizate.

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

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

Standarde și normative de referință

Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice, precum și cu normele de protecția muncii aflate în vigoare:

- GE 022 – 97: Ghid privind execuția lucrărilor de demolare a elementelor de construcții din beton și beton armat;
- reglementări privind protecția și igiena muncii în construcții (înlocuiește normele republicane de protecția muncii);
- norme generale de protecție împotriva incendiilor la proiectarea și realizarea construcțiilor și instalațiilor.

Procesul tehnologic:

- se delimitează zona de lucru cu bandă de semnalizare;
- se realizează montarea schelei de lucru-dacă este necesar conform procedurii interne a organizației; dacă nu este necesară montarea unei schele, se vor utiliza scările de metal;
- se realizează întreruperea alimentării cu apă, energie electrică și gaz în zona de lucru;
- se începe demolarea propriu-zisă, de sus în jos.

5.1. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Se vor face amenajări pentru drumurile de acces – drumuri locale existente și platforme tehnologice (200m²)

5.2. Metode folosite în demolare

În vederea executării unui podeț nou este necesară demolarea celui existent deoarece nu mai prezintă utilitate funcțională și tehnologică, fiind uzat atât fizic cât și moral.

Mentținerea acestuia pe pozițiile actuale poate conduce la apariția condițiilor de producere de accidente și nu în ultimul rând creează un impact vizual negativ.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul unui pod provizoriu G15, respectând toate prevederile normativelor și prescripțiilor tehnice în vigoare, precum și cele cuprinse în instrucții.

Se va acorda o atenție deosebită operațiilor de demolare, care se vor efectua manual sau cu ciocan cu aer comprimat, niciodată cu explozibil.

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

5.3. Eliminarea deșeurilor ca urmare a demolărilor

Se vor crea depozite temporare, pentru o colectare selectivă a materialelor rezultate în urma operațiilor de demolare. Deșeurile rezultate din demolare vor fi îndepărtate, pentru a nu împiedica scurgerea apelor și se vor transporta în depozitele temporare create în acest scop. Elementele din beton armat se vor fragmenta la dimensiuni de gabarit corespunzătoare mijloacelor de ridicare și transport disponibile.

Eliminarea finală a deșeurilor se va face pe bază de contract cu o firmă autorizată pentru colectarea/transportul/eliminarea deșeurilor din construcții și demolări.

6. Descrierea amplasamentului proiectului

6.1. Localizarea în context transfrontier

Proiectul **nu intra** sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr.22/2001, cu completările ulterioare.

6.2. Localizarea în raport cu patrimoniul cultural

Proiectul nu se realizează în arii dens populate sau în apropierea unor peisaje cu semnificație istorică, culturală și arheologică.

Analiza datelor extrase din Repertoriul National Arheologic evidentiaza absenta unor elemente de patrimoniu in amplasamentul proiectului si la maxim 500 m distanta de limitele acestuia conform prevederilor art. 10, lit.1) a Legii nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate si art. 59 din Legea nr.422/2001 privind protejarea monumentelor istorice.

Mentionam ca zonele de protectie din jurul monumentelor istorice sunt de minimum 100 de metri în localitatile urbane, de 200 de metri in localitatile rurale si de 500 de metri în exteriorul localitatilor, distante masurate de la limita exterioara a terenurilor pe care se afla monumente istorice.

6.3. Fotografii din amplasament



INSTITUTUL DE STUDII SI PROIECTARI CAI FERATE

Bld. Dinicu Golescu nr. 38, Cod postal 010873, Bucuresti, România, Tel: 0213160190, Fax: 0213123145, Email: ispcf@ispcf.ro
Cod bancar IBAN RO05INGB0001008199178910 deschis la ING Bank, numar inregistrare fiscala RO 1566866, numar inregistrare la Registrul Comertului J40/248/1992





6.4. Folosințe actuale și planificate ale terenului

Conform Certificatului de Urbanism nr. 43/14.04.2020, eliberat de orașul Dolhasca, se certifică:

- *Regimul juridic:*

Terenul se află în extravilanul orașului Dolhasca, județul Suceava și este concesionat de CNCFR"CFR" S.A. în baza contractului de concesiune nr. MM 224/24.01.2002

- *Regimul juridic:*

Terenul are folosința actuală de căi ferate.

- *Regimul tehnic:*

Suprafața terenului pentru care se eliberează certificatul de urbanism este de 600 mp.

Documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții (DTAC) se va întocmi în conformitate cu prevederile Legii 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare, a Ordinului nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii 50/1991.

6.5. Areele sensibile

Proiectul propus nu intră sub incidența art.28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

6.6. Coordonatele STEREO70

Amplasamentul lucrării este delimitat de următoarele coordonate Stereo70:

| | |
|--------------|--------------|
| X=624293.391 | Y=655327.888 |
| X=624302.545 | Y=655343.161 |
| X=624305.427 | Y=655342.226 |
| X=624306.949 | Y=655344.101 |
| X=624306.724 | Y=655347.518 |
| X=624334.527 | Y=655379.158 |
| X=624330.036 | Y=655383.733 |
| X=624298.968 | Y=655352.842 |
| X=624282.835 | Y=655334.335 |

Tabel 4. Coordonatele STEREO70

7. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

7.1. Protecția calității apelor

Sursele potențiale de impurificare a apelor în perioada de execuție pot fi:

- execuția propriu-zisă a lucrărilor (lucrări de terasamente și suprastructură linii c.f. manipularea și punerea în operă a materialelor de construcții: beton, piatra spartă, agregate etc);
- organizările de șantier (pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului);
- traficul auto (manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă);
- nerespectarea programului de colectare și gestionare al deșeurilor;
- depozitarea materialelor de construcții, în special a materialelor pulverulente și amplasarea necorespunzătoare a depozitelor de materiale vrac.

Depozitele temporare de materiale de construcție vor fi amplasate în condiții de siguranță în așa fel încât particulele fine de materiale de construcție să nu fie antrenate de apele meteorice. Modul de evacuare a apelor uzate menajere din timpul execuției lucrărilor va fi asigurat de către antreprenor cu respectarea cerințelor legale, prin surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier.

Se consideră că activitatea din șantier organizată corespunzător, poate evita riscurile ecologice, asigurând protecția biocenozelor, menținerea echilibrului ecologic și a posibilităților de utilizare a apei.

Execuția lucrărilor nu va aduce modificări ale calității rețelei hidrografice naturale/apelor subterane din zonă.

Sursele potențiale de impurificare a apelor în perioada de exploatare:

În perioada de exploatare, poluarea asupra corpurilor de apă poate să apară doar în caz de accidente sau avarii la transportul de mărfuri, în special scurgerile de produse lichide.

Având în vedere potențialul redus de apariție a scurgerilor din vagoane și timpul limitat de traversare a zonei se estimează că nu vor apărea probleme de poluare a apelor de suprafață și subterane.

7.2. Protecția aerului

Surse de poluare a aerului în perioada de execuție

Emisiile atmosferice din timpul desfășurării lucrărilor sunt asociate în principal cu:

- funcționarea utilajelor de construcție ce pot conduce la creșterea nivelului de pulberi în suspensie în aerul atmosferic, dar și a concentrațiilor de gaze de eșapament de la funcționarea utilajelor și mijloacelor auto;
- manipularea unor materiale pulverulente;
- transportul materialelor, deșeurilor și a componentelor necesare execuției lucrărilor pe calea ferată și cu mijloace auto – poluanți: particule.

Construcțiile implică o serie de operații diferite, fiecare având propriile durate și potențial de generare a prafului. Emisiile pot varia substanțial ca intensitate, natura și localizare de la o fază la alta a procesului de construcție.

Natura temporară a lucrărilor de construcție, specificul diferitelor faze de execuție, diferențiază emisiile specifice acestor lucrări de alte surse nedirijate de praf. Emisiile de praf care apar în timpul execuției construcției sunt asociate lucrărilor de prelucrare a betoanelor, de transport și manipulare a materialelor de construcție, precum și a altor lucrări specifice.

Execuția lucrărilor constituie, pe de o parte, o sursă de emisii de praf, iar pe de altă parte, sursa de emisie a poluanților specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atât în motoarele utilajelor necesare efectuării acestor lucrări, cât și ale mijloacelor de transport folosite.

Se estimează atât creșterea nivelului de pulberi în suspensie în aerul atmosferic, dar și a concentrațiilor de gaze de eșapament de la funcționarea utilajelor și mijloacelor auto.

Utilajele indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili non-metanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), dioxid de sulf (SO₂). Poluarea specifică activității utilajelor se apreciază după consumul de carburanți și în funcție de aria pe care se desfășoară activitatea.

Cantitatea și compoziția gazelor de eșapament depinde de diverși factori cum ar fi:

- tipul de carburant utilizat;
- tipul de vehicul și utilizarea acestuia;
- performanța motorului, - randamentul arderii interne;
- prezența unui convertor catalitic.

Alegerea utilajelor, organizarea șantierului, tehnologia de execuție și fluxul lucrărilor intră în atribuțiile antreprenorului.

Se estimează o posibilă creștere a nivelului de pulberi în suspensie în aerul atmosferic, dar și a concentrațiilor de gaze de eșapament de la funcționarea utilajelor și mijloacelor auto în perioada execuției lucrărilor, pe intervale scurte de timp în zona de lucru și în zona adiacentă acestuia pe arii restrânse.

Execuția lucrărilor proiectate reprezintă o sursă de poluare liniară, la sol și intermitentă de emisie.

Se apreciază că poluarea specifică activităților de alimentare cu carburanți, întreținere și reparații utilaje este redusă și poate fi neglijată. Sursele specifice perioadei de construcție vor fi surse de suprafață, deschise, libere. Funcționarea acestora va fi intermitentă, în funcție de programul de lucru și de graficul lucrărilor.

Pentru zonele limitrofe arealului analizat, se estimează că valorile concentrațiilor de poluanți nu vor depăși limitele impuse privind calitatea aerului atmosferic.

Cantitatea de combustibil estimată pentru lucrările la podeț va fi de: **(0,14kg/s)**.

| Categorie lucrare | Tip utilaj | Tip utilaj | Tip utilaj | Consum carburant (l/h) | Consum carburant (l/zi) | Consum carburant (kg/zi) | Consum carburant (kg/s) |
|-------------------|------------|------------|------------|------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Podeț | Exacavator | 1 | 8 | 15 | 120 | 96 | 0,03 |
| | Automacara | 1 | 8 | 15 | 120 | 96 | 0,03 |
| | Camion | 1 | 8 | 12 | 96 | 77 | 0,02 |
| | Compactor | 1 | 8 | 8 | 64 | 51 | 0,01 |
| | Generator | 1 | 8 | 9 | 72 | 58 | 0,02 |
| | Buldozer | 2 | 8 | 9 | 144 | 115 | 0,03 |

Tabel 5. Cantitatea de combustibil estimată pentru lucrările la podeț

Debitele masice ale poluanților atmosferici sunt înscrise în tabelul de mai jos:

| Nr. crt. | Poluant | Consum carburant (kg/s) | Factor de emisie (g/kg) | Debit masic (g/s) |
|----------|------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------|
| 1 | NO _x | 0.14 | 42.70 | 5.98 |
| 2 | CO | 0.14 | 34.20 | 4.79 |
| 3 | COV | 0.14 | 8.16 | 1.14 |
| 4 | Pulberi | 0.14 | 4.00 | 0.56 |
| 5 | SO ₂ | 0.14 | 10.00 | 1.40 |
| 6 | CH ₄ | 0.14 | 0.25 | 0.04 |
| 7 | N ₂ O | 0.14 | 0.12 | 0.02 |
| 8 | CO ₂ | 0.14 | 3,138 | 439.32 |

Tabel 6. Debitele masice pentru lucrările la podeț

Perioada de exploatare:

După darea în folosință a lucrărilor, sursele potențiale de poluare pentru factorul de mediu aer sunt eliminate. Sursa principală de poluanți atmosferici caracteristici perioadei de exploatare va fi reprezentată de mișcarea trenului și saboții metalici de frânare, care generează particulele de praf și metalice.

Se estimează un nivel de poluare redus, cu extindere locală și de scurtă durată.

Instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă:

Sursele de impurificare a atmosferei asociate activităților care vor avea loc în amplasamentul căii ferate sunt surse libere, deschise, diseminate pe suprafețe mari de teren, având cu totul alte particularități decât sursele aferente unor activități industriale sau asemănătoare.

Ca urmare, nu se poate pune problema unor instalații de captare-epurare-evacuare în atmosfera a aerului impurificat/gazelor reziduale.

7.3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Perioada de execuție:

În câmp deschis apropiat, zgomotul reprezintă de fapt zgomotul utilajelor de construcție și foarte rar al unui utilaj izolat (lucrări de construcție, demolare, trafic auto). Nivelul de zgomot în acest caz este influențat de mediul de propagare a zgomotului, respectiv de existența unor obstacole naturale sau artificiale între surse (utilajele de construcție) și punctele de măsurare.

În această situație, interesează nivelul acustic obținut la distanțe cuprinse între câțiva metri și câteva zeci de metri față de sursă.

Caracterizarea, din punct de vedere acustic, a utilajelor:

| Nr. crt. | Tip utilaj | Presiunea acustică maximă Lw(dBA) | Nivel de zgomot la 10 m de sursa (dB) | Nivel de zgomot la 20 m de sursă (dB) |
|----------|------------|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. | Buldozer | 115 | 82 | 76 |
| 2. | Automacara | 97 | 75 | 65 |
| 3. | Excavator | 117 | 80 | 75 |

Tabel 7- Caracterizarea acustică a utilajelor

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 70dB(A) - valoarea limită admisibilă conform SR 10.009/2017 pentru zonă feroviară.

Perioada de exploatare

Sursele de zgomot în perioada de exploatare a lucrărilor ce vor fi executate sunt reprezentate de deplasarea locomotivelor și vagoanelor.

Având în vedere amplasamentul lucrării într-o zonă feroviară se estimează valori ale nivelului acustic echivalent sub valorile limită stabilite de normativele în vigoare pentru zona feroviară în perioada de exploatare, conform SR 10009/2017.

7.4. Protecția împotriva radiațiilor

În cadrul procesului tehnologic nu se folosesc materii și materiale ce produc radiații. De asemenea nu se vor depozita sau manipula produse care să genereze instantaneu radiații sau care să aibă impact negativ asupra omului sau mediului înconjurător. Realizarea și funcționarea proiectului nu va implica utilizarea de surse de radiații.

7.5. Protecția solului și a subsolului

Caracteristicile solului și subsolului în zona amplasamentului conform Studiului Geotehnic nr.4201/2-13/martie 2020sunt:

Caracteristicile fizico-mecanice ale depozitelor argiloase de suprafață care constituie terenul de fundare, stabilite prin cercetările de laborator efectuate sunt următoarele:

- presiune convențională $p_{conv} = 220$ kPa
- unghi de frecare internă ϕ (°) 11-15
- coeziune **c (kPa) 24-31**

Apa subterană

La data executării investigațiilor geotehnice, nu a fost identificată apa subterană pe adâncimea sondajelor realizate.

Analizele chimice efectuate pe esantionul de apa prelevat din apa curgătoare de sub podeț au indicat faptul ca apa prezinta agresivitate chimica slaba fata de betoane si metale, datorita sulfatilor, conform SR 13510:2006, Beton - Partea 1: Specificatie, performanta, productie si conformitate.

Sondajele au determinat următoarele:

- Terenul natural este constituit dintr-o formațiune argiloasă prafoasă, cafeniu-gălbuie, cu intercalații cenușii și ruginii, plastic vartoasă, cu lentile de praf nisipos și nisip argilos în adâncime;
- Talpa de fundare se află la cota -3,30m față de NST, lățimea tălpii fundației, determinată pe bază de măsurători indirecte, este de 1,30m;
- Stratul portant: pentru ambele culee este o formațiune argiloasă prafoasă, cafeniu-gălbuie, cu intercalații cenușii și ruginii, plastic vârtoasă, cu lentile de praf nisipos și nisip argilos în adâncime.

Surse de poluare a solului și subsolului în perioada de execuție0

Sursele potențiale de poluare a solului și subsolului pot fi datorate:

- depozitării necontrolate a deșeurilor;
- depozitării necontrolate a materiilor și materialelor de construcție;
- scurgerii accidentale de produse petroliere, carburanți și lubrifianți.

Poluanții emiși în timpul perioadei de execuție se pot regăsi, în majoritatea lor, în solurile din vecinătate fronturilor de lucru și a zonelor în care se desfășoară activitatea de construcție.

Murdăria de pe suprafețele utilajelor prost întreținute (unsori, uleiuri, praf, noroi) poate să pătrundă direct în sol sau poate fi antrenată de apele din precipitații. Potențiala poluare se va manifesta pe o perioadă limitată de timp (pe durata lucrărilor de execuție) și spațial pe o arie restrânsă.

Studiul geotehnic efectuat nu a identificat zone poluate cu produse petroliere și nicio contaminare a straturilor interceptate de forajele geotehnice.

Perioada de exploatare

Analiza proiectului nu a dus la identificarea unor surse de poluare a solurilor în faza de exploatare a obiectivului.

Apariția unor poluări poate fi doar de natură accidentală și presupune manifestarea unor riscuri. Astfel, pentru perioada de exploatare a obiectivului, sursa potențială de poluare a solului o constituie poluarea indirectă datorată traficului auto și căii ferate din zonă (dacă vagoanele de marfă nu sunt etanșe), prin emisii de gaze și pulberi în suspensie ce se depun direct pe sol.

7.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Zona unde se vor desfășura lucrările nu se află arii protejate. Proiectul propus nu intră sub incidența art.28 din OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Legea nr.49/2011.

În zona obiectivului analizat nu există zone protejate (rezervații, parcuri naturale, zone tampon, etc.) și zone naturale folosite în scop recreativ (păduri, zone verzi, parcuri, campinguri, corpuri de apă), nu afectează zone umede și ecosisteme acvatice. Pentru protecția florei și faunei în perioada de exploatare o atenție deosebită se va acorda lucrărilor de întreținere, respectiv eliminarea deșeurilor care însoțesc traseul liniei c.f. pentru a nu stânjeni dezvoltarea normală a vegetației.



Figura 6. Zonă studiată podeț km 401+936

Măsuri de protecție a biodiversității:

- se interzice folosirea/deversarea substanțelor chimice periculoase pe sol;
- se interzice abandonarea deșeurilor de orice fel;
- terenul afectat de lucrări se va reda în circuitul de folosință cu aproximativ aceeași asociație vegetală.

7.7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Lucrările ce se vor executa nu prezintă nici un fel de elemente funcționale sau de altă natură care ar putea prejudicia obiective de interes public sau așezările umane.

7.8. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament

Principalele operații din care rezultă deșeurii în perioada de execuție sunt reprezentate de:

- procesele tehnologice de execuție a lucrărilor;
- activitățile desfășurate în cadrul frontului de lucru.

Datorită surselor menționate mai sus, rezultă o serie de deșeurii, care conform H.G. nr.856/2002 privind „Evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase”, Anexa 2, sunt codificate astfel:

- pământ din săpătură - 17.05.04
- beton - 17.01.01;
- piatră spartă - 17.05.04;
- deșeurii de ambalaje - 15.01;
- deșeurii menajere - 20.03.01

Betonul rezultat se va transporta la un depozit de deșeurii inerte.

Deșeurii de ambalaje vor fi colectate selectiv și valorificate prin centre specializate.

Deșeurii menajere și asimilabile cu acestea vor fi colectate selectiv și vor fi depozitate în puștele pe platformă betonată special amenajată.

Piatra spartă se va refolosi la lucrare.

Materialul mărunț de cale, metalul (podeț) și traversele de lemn vor fi predate Beneficiarului pe baza unui Proces Verbal de predare -primire.

Sortarea deșeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija Antreprenorului.

Responsabilitatea gestionării deșeurilor în perioada de execuție este a Antreprenorului. Acesta are obligația, conform prevederilor H.G. nr.856/2002 să realizeze o evidență lunară a gestiunii deșeurilor, respectiv producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

Eventualele reziduuri - uleiuri arse - provenite din întreținerea utilajelor au un regim special de colectare, conform H.G. nr.235/2007, inclus în sistemul de organizare al echipelor de servicii specializate în acest scop.

Deșeurii lichide vor fi colectate și evacuate prin intermediul firmelor autorizate în conformitate cu legislația în vigoare;

| Nr.crt. | Tip deșeu | Cantitate | U.M. |
|---------|---------------------|-----------|----------------|
| 1. | piatră spartă | 50,0 | m ³ |
| 2. | beton | 70,0 | m ³ |
| 3. | pământ din săpătură | 360,0 | m ³ |

Tabel 8. Estimarea cantităților de deșeuri

7.9. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

Sunt considerate substanțe periculoase: combustibilii, vopselele, grundurile, solvenții și lubrifiantii, utilizarea lor se va face în conformitate cu fișele tehnice de securitate/fraze de risc.

Carburanții și lubrifiantii pentru funcționarea vehiculelor și utilajelor implicate în realizarea lucrărilor nu se vor stoca pe amplasament.

Alimentarea cu carburanți și schimburile/completările de uleiuri se vor efectua în unități specializate

Pot să apară unele probleme în timpul manevrării și utilizării acestor materiale/produse din partea constructorului.

Personalul va fi instruit, să respecte normele specifice ale lucrărilor, pentru a asigura utilizarea acestor produse în condiții de siguranță. Materialele folosite pentru marcaje vor fi aduse în recipiente etanși din care vor fi descărcate în utilajele de lucru specifice. Ambalajele goale vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității

Resursele naturale utilizate sunt agregatele minerale (balast) și piatră spartă. Produsele de balastieră sunt asigurate din stațiile de sortare din zonă, iar pământul folosit la umpluturi este o parte din pământul rezultat din săpătură.

Realizarea proiectului va avea în principal un impact pozitiv asupra mediului socio-economic și va asigura:

- reducerea timpului de deplasare a trenurilor;
- eliminarea riscului de colmatare a podețului;
- asigurarea siguranței circulației feroviare.

8. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect

8.1. Impactul asupra populației

Impactul datorat executării lucrărilor asupra populației din zonă estimăm că va fi minim și pe termen scurt acesta manifestându-se numai în perioada de execuție și este datorat unui trafic auto suplimentar pe drumurile locale. Acesta se poate produce asupra locuitorilor din zona analizată.

8.2. Impactul asupra patrimoniului istoric, cultural și arheologic

Lucrările ce se vor executa nu prezintă nici un fel de elemente funcționale sau de altă natură care ar putea prejudicia obiective de interes istoric, cultural și arheologic.

8.3. Impactul asupra faunei și florei terestre și acvaticе, a biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate

În zonă nu sunt arii protejate sau monumente ale naturii. Printre vegetația constituită din flora spontană nu sunt identificate specii rare și ocrotite, iar cele cunoscute din zonă au o valoare economică și științifică ne semnificativă.

De-a lungul timpului s-a creat în această zonă un echilibru între interacțiunea activităților umane (trafic feroviar) cu natura, remarcându-se prezența speciilor comune de plante și a nelipsitelor specii invazive.

Ca rezultat al activităților desfășurate pentru realizarea proiectului, impactul asupra vegetației specifice pentru această zonă puternic antropizată va fi slab ca intensitate, extinderea acestuia având caracter local, de până la câteva zeci de metri de o parte și de alta de calea ferată. Acest impact se va resimți pe toată perioada de desfășurare a lucrărilor.



Figura 7. Imagine amplasament

8.4. Impactul asupra peisajului

În perioada de execuție a lucrărilor pentru modernizarea stației va exista un impact negativ asupra peisajului, de scădere a valorii estetice a acestuia prin perturbarea ordinii existente. Se estimează ca realizarea proiectului să producă **un impact pozitiv** asupra cadrului natural prin lucrările peisagistice proiectate, potențialul estetic al zonei fiind îmbunătățit.

8.5. Impactul asupra calității apei

În **perioada de execuție** se estimează că emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul feroviar și cel rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), nu implică un risc major pentru calitatea apei subterane.

Din tehnologia utilizată nu rezultă ape uzate.

Modul de evacuare a apelor uzate menajere din timpul execuției lucrărilor va fi asigurat de către Antreprenor prin surse proprii sau surse locale.

Nu va exista un impact asupra stratului freatic, acesta nu a fost interceptat în urma executării investigațiilor geotehnice.

8.6. Impactul asupra calității aerului

Impactul asupra calității aerului în perioada de execuție a lucrărilor apere datorită:

- poluării atmosferei cu pulberi și emisii de poluanți caracteristici traficului rutier de șantier;
- manevrarea materialelor de construcție (emisii de pulberi);
- excavarea pământului (emisii de pulberi);
- operațiilor de demolare (emisii de pulberi).

Impactul datorat executării lucrărilor asupra aerului este direct, pe termen scurt acesta manifestându-se numai în perioada de execuție a lucrărilor.

Pentru zonele locuite, se estimează că valorile concentrațiilor de poluanți nu vor depăși limitele impuse privind calitatea aerului atmosferic.

8.7. Impactul datorat zgomotului

Sursele de zgomot și vibrații în perioada de execuție a lucrărilor sunt reprezentate de activitățile de funcționare a utilajelor, de traficul vehiculelor rutiere și de traficul feroviar.

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 70 dB(A) (valoarea limită admisibilă conform SR- 10.009/2017 pentru zonă feroviară).

Luând în considerare zona în care se execută lucrările specifice prezentului proiect, se estimează valori ale nivelului acustic echivalent sub valorile limită stabilite de normativele în vigoare pentru zona feroviară, în perioada de exploatare a investiției.

8.8. Impactul asupra solului și subsolului

Impactul asupra solului în **perioada de execuție** constă în ocuparea temporară de teren pentru organizarea de șantier, săpătura realizată în vederea executării lucrărilor și mișcarea materialelor pentru executarea lucrărilor.

Organizarea de șantier, având o suprafață de 200m², va fi amplasată în apropierea zonei unde se execută lucrările de modernizare podeț.

Terenul natural este constituit dintr-o formațiune argiloasă prafoasă, cafeniu-galbuie, cu intercalatii cenusii și ruginii, plastic vartoasă, cu lentile de praf nisipos și nisip argilos în adâncime.

Cota de fundare este la -3.30m față de NST, stratul portant este o formațiune argiloasă prafoasă, cafeniu-galbuie, cu intercalatii cenusii și ruginii, plastic vartoasă, cu lentile de praf nisipos și nisip argilos în adâncime.

Lucrările autorizate se execută pe amplasamentul existent, pe terenul aflat în extravilanul orașului Dolhasca, județul Suceava și este concesionat de CNCFR”CFR” S.A., fără a fi necesare exproprieri și a ocupa/afecta alte terenuri.

8.9. Natura impactului

În perioada de execuție

| <i>Nr.crt.</i> | <i>Tipul de impact</i> | <i>Impact potențial</i> | <i>Estimare impact</i> |
|----------------|------------------------|--|---|
| 1. | direct | asupra solului, subsolului și aerului | moderat– negativ, de scurtă durată și local |
| 2. | indirect | asupra populației | minor – negativ, de scurtă durată și local |
| 3. | secundar | asupra apei, solului și vegetației | minor – negativ, de scurtă durată și local |
| 4. | pe termen scurt | asupra factorilor de mediu | moderat– negativ, local |
| 5. | pe termen lung | asupra populației, aerului, solului și subsolului | major – pozitiv, pe termen lung |
| 6. | rezidual | asupra factorului de mediu | minor |
| 7. | cumulativ | asupra aerului și populației prin creșterea transportului de materii/material în zonă (creștere trafic auto) | minor |

8.10. Extinderea impactului

Luând în considerare sursele de poluare cu impact asupra mediului, în perioada de execuție, concentrațiile cele mai ridicate ale poluanților care fac posibilă depășirea CMA sunt:

- pulberile, în zona organizării de șantier și pe traseul drumurilor de acces și a fronturilor de lucru;
- materiile în suspensie și produsele petroliere din apele uzate provenite de la organizarea de șantier;
- zgomotul produs prin activitatea utilajelor de construcție și transport.

Extinderea impactului se limitează, în general, la perimetrul podețului.

Perioada de execuție

Zonele în care se resimte impactul sunt cele în care evoluează dispersia poluanților. Aceste zone sunt:

- fronturile de lucru;
- drumurile de acces între organizarea de șantier și fronturile de lucru.

Impactul asupra factorilor de mediu, datorat executării lucrărilor este temporar și de scurtă durată.

Perioada de exploatare

În perioada de operare, datorită dispersiei poluanților proveniți din traficul pe calea ferată-în funcție de traficul prognozat-zona în care se resimte impactul este redusă și însoțește traseul căii ferate pe o distanță de cca. 50-100 m de o parte și de alta a acestuia.

8.11. Magnitudinea și complexitatea impactului

Investiția propusă nu va avea un impact negativ-major asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului și a climei.

8.12. Probabilitatea impactului

Probabilitatea impactului datorat producerii poluărilor accidentale este scăzută.

8.13. Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Impactul va fi pe termen scurt și va avea un caracter temporar, pe durata execuției lucrării. Terenul se va aduce la starea inițială după terminarea lucrărilor-impact reversibil.

În perioada de exploatare impactul va fi pozitiv-major și de lungă durată, prin măsurile adoptate în proiect.

9. Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

9.1. Măsuri de prevenire a poluării apelor

În perioada de execuție se impun următoarele măsuri:

- utilizarea de toalete ecologice;
- întreținerea utilajelor se va face în locuri special amenajate;
- utilizarea de autovehicule cât mai puțin poluatoare;
- manipularea materialelor se va face în așa fel încât să se evite antrenarea acestora de către apele pluviale;
- colectarea și evacuarea deșeurilor lichide prin intermediul firmelor autorizate;
- evidența tuturor tipurilor de deșeuri generate în conformitate cu legislația în vigoare;
- îndepărtarea din albie a deșeurilor rezultate în urma execuției lucrărilor, pentru a nu stânjeni scurgerea normală a apelor;
- va fi interzisă intrarea în șantier a utilajelor și a echipamentelor care nu sunt etanșe și pierd produs petrolier.

În **perioada de exploatare** a lucrărilor impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic feroviar.

9.2. Măsuri de protecție a aerului

În perioada de execuție

- limitarea emisiilor de substanțe poluante în atmosferă prin folosirea unor utilaje și mijloace de transport prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților, de tip „Euro”;

- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic privind nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii de gaze de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
- procesele tehnologice care produc mult praf vor fi reduse în perioada cu vânt puternic sau se va intensifica stropirea cu apă a suprafețelor;
- lucrările de organizare a șantierului trebuie să fie corect concepute și executate, cu dotări moderne care să reducă emisiile de noxe în aer, apă și sol. Concentrarea lor într-un singur amplasament este benefică diminuând zona de impact și favorizând o exploatare controlată și corectă.

În perioada de exploatare

Traficul feroviar nu constituie o sursă importantă de poluare a aerului și nu este necesar să se folosească instalații speciale de depoluare.

9.3. Măsuri pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție

Pentru diminuarea zgomotului generat în perioada de execuție a lucrărilor și situarea nivelului de zgomot sub valorile maxim admise conform normativelor în vigoare, sunt recomandate măsuri de protecție împotriva zgomotului și anume:

- pentru a nu se depăși limitele de toleranță admise, în perioada de execuție, utilajele și mijloacele de transport folosite vor fi supuse procesului de atestare tehnică;
- întreținerea și funcționarea la parametrii normali ai mijloacelor de transport, utilajelor de construcție, precum și verificarea periodică a stării de funcționare a acestora, astfel încât să fie atenuat impactul sonor;
- pentru reducerea disconfortului sonor datorat funcționării utilajelor, în perioada de execuție a proiectului, se recomandă ca programul de lucru să nu se desfășoare în timpul nopții, ci doar în perioada de zi între orele 06:00-22:00;
- pentru reducerea nivelului de zgomot este necesară reducerea la minimum a traficului utilajelor de construcție în apropierea zonelor locuite și folosirea unor rute ocolitoare;
- dotarea utilajelor și mijloacelor de transport cu echipamente de reducere a zgomotului și vibrațiilor (ex. amortizoare de zgomot și vibrații performante, tobe de eșapament eficiente, etc.).

În perioada de exploatare

Nu a fost necesară amplasarea panourilor fonoabsorbante deoarece zonele locuibile se află la distanțe mai mari de 100 m față de lucrare.

9.4. Măsuri de protecție a solului și subsolului

În perioada de execuție:

- asigurarea spațiilor de depozitare a materialelor pe platforme special amenajate, în condiții de siguranță, și a tuturor dotărilor necesare desfășurării activităților de execuție a lucrărilor;
- delimitarea strictă a organizării punctului de lucru;

- amenajarea locurilor de depozitare deșeuri și eliminarea acestora prin furnizarea de servicii corespunzătoare;
- depozitele temporare de materiale de construcție vor fi amplasate în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale ale solului;
- depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse, astfel încât să nu se producă degradări inutile de teren;
- protejarea solului și subsolului în perioada de execuție este în sarcina Antreprenorului care trebuie să respecte cerințele de mediu stipulate în caietele de sarcini;
- organizarea de șantier se va amplasa pe platforma impermeabilizată;
- se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului, evitându-se staționarea utilajelor, efectuarea de reparații și alimentări cu combustibil;
- materialele ce vor fi utilizate în cadrul lucrărilor nu prezintă risc major de poluare pentru sol.

În perioada de exploatare

Prin soluțiile tehnice adoptate și activitatea din șantier organizată cu respectarea cerințelor de protecția mediului cuprinse în legislația aplicabilă se va menține actuala calitate a solului.

Se prevede amenajarea peisagistică a zonei, iar pentru întreținerea spațiilor verzi se vor folosi metode ecologice eliminându-se riscul de poluare a solului cu pesticide și amelioratori cu potențial de infiltrare în pânza freatică.

9.5. Măsuri pentru protejarea așezărilor umane și obiectivele protejate și/sau de interes public

În perioada de execuție

Măsurile adoptate sunt:

- amplasarea de bariere fizice împrejurul organizărilor de șantier pentru nu a afecta și alte suprafețe decât cele necesare și implicit pentru a proteja vegetația specifică a amplasamentului, precum și pentru evitarea producerii de accidente;
- limitarea lucrărilor la suprafața minimă necesară conform proiectului;
- refacerea suprafețelor afectate;
- prevenirea și înlăturarea urmărilor unor accidente feroviare care ar putea polua puternic zona, prin scurgeri sau incendii.

În perioada de exploatare a căii ferate pentru evitarea producerii de boli sau pentru a nu împiedica dezvoltarea normală a vegetației este necesară întreținerea corespunzătoare de către administratorul căii ferate.

10. Monitorizarea mediului

În vederea supravegherii factorilor de mediu și a monitorizării activității se propune efectuarea unei monitorizări privind performanțele activității de construcție/protecția mediului.

Monitorizarea va putea să cuprindă:

- cantități de deșeuri rezultate ca urmare a activităților de construcții;
- conformarea cu cerințele legale aplicabile.

11. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii documente de planificare

Au fost respectate prevederile:

- HG nr.846/2010 privind aprobarea Strategiei Naționale de Management al Riscului la Inundații pe termen mediu și lung;
- Directivei cadru a aerului transpusă în legislația națională prin Legea nr.104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;
- Directivei cadru a deșeurilor transpusă în legislația națională prin OUG nr. 92 /2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Modul de gestionare a deșeurilor este sub incidența directivei – cadru asupra deșeurilor nr.91/156/EEC care are ca obiective REDUCEREA, REUTILIZAREA și RECICLAREA deșeurilor cu modificările aduse de Directiva nr.2008/98/CE ce are ca obiective PREVENIREA, REUTILIZAREA, RECICLAREA, VALORIFICAREA și ELIMINAREA deșeurilor.

Proiectul „ Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - etapa a II-a” face parte din Mașter Planul General de Transport al României (MPGT) și este propus pentru finanțare din POIM, Axa Prioritară (AP) 2. Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Obiectivul Specific (OS) 2.7. Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T.

12. Lucrări necesare organizării de șantier

12.1. Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Lucrări pregătitoare

Pe amplasamentul ales se execută lucrări pregătitoare și anume:

- se curăță terenul;
- deșeurile rezultate se colectează selectiv pe tip de deșeu;
- se execută îndepărtarea și evacuarea/depozitarea stratului de pământ vegetal pentru orizontalizarea terenului și amenajarea platformei de lucru, amplasată în apropierea podețului ce urmează să fie realizat.

Dotări aferente organizării de șantier

Organizarea de șantier se va îngrădi perimetral cu împrejurimi continue, periodic se va verifica continuitatea, starea tehnică și de securitate a împrejurimilor șantierului astfel încât să fie preîntâmpinat orice acces neautorizat în incintă.

Realizarea organizării de șantier trebuie să asigure printre altele:

- căile de acces;
- unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare;
- grup sanitar;
- organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor, măsurile specifice pentru conservare pe timpul depozitării și evitării degradărilor;
- sursele de energie;
- apă potabilă;

- măsuri specifice privind protecția și securitatea muncii, precum și de prevenire și stingere a incendiilor, decurgând din natura operațiilor și tehnologiilor de construcție cuprinse în documentația de execuție a obiectivului;
- măsuri de protecția vecinătăților (transmitere de vibrații și șocuri puternice, degajări mari de praf, asigurarea acceselor necesare).

Incinta va cuprinde toate utilitățile necesare, precum și un spațiu pentru depozitarea materialelor. Accesul în incinta se va face din zona carosabilă adiacentă.

Materialele de construcție care necesită protecție contra intemperiilor se vor putea depozita pe timpul execuției lucrărilor de construcție în containerul-magazie.

La finalul lucrărilor toate amenajările și dotările prevăzute pentru organizarea de șantier se vor demonta. În acest sens, pe terenul aferent organizării șantierul vor fi amplasate provizoriu:

- platforma pentru depozitare materiale și parcare;
- container vestiar;
- container magazie pentru depozitare scule și materiale;
- cabina WC ecologic;
- grup electrogen mobil.

Asigurarea cu energie electrică

Instalațiile electrice aferente acestei etape sunt provizorii, ele urmând a fi demontate după finalizarea execuției lucrărilor. Alimentarea organizării de șantier cu energie electrică se va face din tabloul electric pentru organizare de șantier T.O.S, alimentat la rândul său dintr-un post de transformare al constructorului.

Iluminatul în zona organizării de șantier se va alimenta din tabloul electric pentru organizare de șantier T.O.S și se va realiza cu corpuri de iluminat exterior echipate cu lămpi cu vapori de sodiu de 250 W, montate pe stâlpi metalici având înălțimea h=10 m.

Din tabloul T.O.S. se vor racorda următoarele:

- tablou electric containere T.C.
- iluminatul incintei
- echipamentele electrice necesare pentru execuția lucrărilor.

După finalizarea lucrărilor de execuție toate instalațiile electrice vor fi demontate.

Apa potabilă pentru consum individual va fi asigurată de către antreprenor din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la organizarea de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenor de la rețeaua de apă existent din surse proprii sau locale.

Depozite

Spațiu pentru depozitarea/parcarea utilajelor

Pentru depozitarea/staționarea în siguranță a utilajelor se va amenaja un spațiu în incinta amplasamentului șantierului bine delimitat cu iluminat permanent.

Platforma tehnologică se va realiza în imediata vecinătate a lucrării de artă. Acesta va fi utilizată pentru depozitarea elementelor prefabricate, a materialelor și utilajelor necesare. Platforma se va realiza dintr-un strat de piatră spartă compactată. Grosimea stratului de balast se va determina prin calcul, astfel încât utilajele și respectiv elementele prefabricate vor putea fi așezate stabil și în condiții de siguranță.

La finalizarea lucrărilor, terenul pe care a fost realizată platforma tehnologică va fi redat vechii sale utilizări, zona rămânând neafectată de deșeuri și alte substanțe nocive, respectându-se legislația de mediu.

Depozitare deșeuri

Deșeurile de șantier (resturi de materii și materiale, ambalaje) se vor colecta selectiv în vederea eliminării/valorificării lor prin intermediul unor societăți specializate.

Deșeurile menajere și asimilabile cu acestea vor fi colectate selectiv în pubele și vor fi depozitate pe o platformă betonată special amenajată și eliminate în baza unui contract de prestări servicii cu o firmă autorizată.

Depozit materiale noi

Depozitele de materiale noi vor fi amplasate în incinta organizării de șantier în condiții de siguranță, în spații și incinte special organizate și amenajate în acest scop, împrejmuite și asigurate împotriva accesului neautorizat.

Materiile prime ca betonul și mortarul nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ele se vor prepara și transporta cu mijloace de transport specifice de la stațiile de betoane.

Depozitarea se va face pe sortimente și tip – dimensiuni.

Pe amplasament nu vor rămâne nici un fel de resturi de la construcții, deșeuri sau alte substanțe toxice sau periculoase. Terenul va fi redat într-o stare foarte apropiată de cea inițială.

12.2. Localizarea organizării de șantier

Organizarea de șantier se va amplasa într-o zonă de comun acord cu beneficiarul, fiind asigurate căile de acces, sursele de apă, energie electrică, etc., pentru necesitățile șantierului.

O posibilă amplasare a organizării de șantier va fi în apropierea podețului (locul unde se execută lucrările).

12.3. Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier

În condițiile respectării măsurilor, nu există riscuri de manifestare a poluării mediului, iar impactul produs de organizarea de șantier va fi unul nesemnificativ, având în vedere amplasamentul, suprafața și caracterul temporar.

Influența negativă a lucrărilor de organizare de șantier asupra mediului este temporară doar pe perioada execuției lucrărilor și dispare odată cu darea în exploatare a obiectivului.

Constructorul va trebui ca pentru utilajele folosite, să fie respectate limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare.

Se vor verifica periodic utilajele și mijloacele de transport în ceea ce privește nivelul de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament, de zgomot și se vor pune în funcțiune numai cele care corespund cerințelor tehnice. Se vor evita pierderile de carburanți sau lubrifianți la staționarea utilajelor.

În cazul producerii unei poluări accidentale a solului cu produse petroliere și/sau uleiuri minerale de la vehiculele de transport și/sau de la utilaje se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvați și tratarea de către firme specializate.

Stațiile de alimentare cu carburanți întreținere a mijloacelor de transport și utilajelor reprezintă surse potențiale de poluare pentru sol și apele de suprafață și subterane, dar nu se află în amplasamentul lucrărilor.

Distribuția carburanților la utilajele aflate în exploatare, dacă este cazul se va face direct la punctul de lucru cu cisterne autorizate. În faza de executare a acestor operațiuni vor trebui luate toate măsurile de precauție și de protecție necesare, pentru a preveni evacuarea carburanților în mediul deschis. Vor fi asigurate măsuri simple de intervenție în cazul deversărilor accidentale de carburant.

Transportul materialelor pulverulente se va face acoperit.

12.4. Surse de poluanți

Deșeurile rezultate din activitatea Antreprenorului din frontul de lucru se vor colecta selectiv, transporta și depozita temporar la punctul de colectare din incinta șantierului. Activitatea se va organiza și desfășura controlat și sub supraveghere, astfel încât cantitatea de deșuri în zona de lucru să fie permanent minimă.

Evacuarea deșeurilor din incinta șantierului se va face numai cu mijloace de transport adecvate, la depozite de deșuri autorizate, în baza unui contract cu o firmă autorizată.

12.5. Dotări, măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Zonele de depozitare intermediară temporară a deșeurilor vor fi amenajate corespunzător și delimitate.

Organizarea de șantier va fi împrejmuită și asigurată împotriva pătrunderii neautorizate fiind dotată cu containere, recipiente/pubele adecvate de colectare, de capacitate suficientă și corespunzătoare din punct de vedere al protecției mediului.

Conform prevederilor legale se va asigura colectarea selectivă a deșeurilor.

În organizarea de șantier se vor amplasa grupuri sanitare ecologice. Numărul acestora va fi corelat cu numărul maxim al persoanelor existente la un moment dat în șantier. Serviciile privind curățarea și igienizarea grupurilor sanitare, precum și ritmicitatea acestor servicii, vor fi asigurate pe bază de contract de către o firmă specializată.

Pe toată perioada de execuție a lucrărilor se vor implementa măsuri în vederea prevenirii poluării apelor de suprafață, a solului sau a aerului, etc., în vederea respectării legislației de mediu în vigoare.

Refacerea zonei afectate de lucrările de amenajare a organizării de șantier - aducerea terenurilor la starea inițială.

13. Lucrări de refacere/restaurare a amplasamentului

13.1. Lucrări propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției

Lucrările pentru refacere a mediului în zona amplasamentului organizării de șantier și punctul de lucru vor fi efectuate de Antreprenor.

Având în vedere lucrările prevăzute în proiect, lucrările de refacere/restaurare a mediului se pot rezuma la aduce la starea inițială a suprafețelor ocupate temporar de organizare de șantier, eliminarea corespunzătoare a deșeurilor menajere, a deșeurilor tehnologice, precum și la îndepărtarea utilajelor de pe amplasament, după terminarea lucrărilor.

La desființarea șantierului se va reface cadrul natural acolo unde acesta a fost afectat astfel:

- se vor dezafecta toate construcțiile provizorii și facilitățile necesare antreprenorului în șantier;
- deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi evacuate în totalitate prin intermediul firmelor autorizate;
- refacerea zonei căilor de acces amenajate pe perioada de execuție;
- vor fi executate lucrări de nivelare a terenului, înierbare - fertilizare a suprafețelor de teren ocupate temporar în perioada de execuție și care fac obiectul reconstrucției ecologice.

După finalizarea lucrărilor la obiectivul de investiție, toate suprafețele afectate temporar de execuția lucrărilor vor fi reamenajate, în scopul reconstrucției ecologice și peisagistice, precum și pentru a menține curățenia mediului înconjurător (se vor îndepărta în totalitate deșeurile rezultate în urma activităților specifice fronturilor de lucru, inclusiv deșeurile menajere). Se va urmări aducerea zonelor afectate de lucrări la o stare cât mai apropiată de cea inițială, asigurându-se totodată integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere.

13.2. Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale

În cazul unui accident de mediu se va proceda la identificarea naturii și nivelului incidentului în scopul de a acționa în mod corespunzător și a limita efectele asupra mediului. În situația producerii unui incident de mediu se vor opri lucrările și se vor aplica măsurile de intervenție corespunzătoare în vederea minimizării impactului asupra mediului și vor fi anunțate autoritățile competente.

În perioada de execuție pot apărea o serie de incidente și accidente care pot avea consecințe asupra sănătății populației și stării mediului înconjurător. În perioada de execuție, accidentele (incendii, electrocutări, arsuri, inhalări de praf/gaze, prăbușiri, etc.) sunt cauzate de obicei de indisciplina și nerespectarea de către personalul angajat a regulilor și normelor de protecția muncii și/sau de neutilizarea echipamentelor de protecție. Aceste tipuri de accidente nu au efecte semnificative asupra mediului, având caracter limitat în timp și spațiu, dar pot produce pierderi de vieți omenești și, pot avea efecte economice negative, fapt ce implică întârzieri ale lucrărilor.

În cazul apariției unei poluări accidentale, persoana care observă fenomenul anunță imediat șeful de șantier care dispune anunțarea persoanelor cu atribuții prestabilite și a echipelor de intervenție în vederea trecerii imediate la măsurile/acțiunile necesare eliminării cauzelor și diminuării efectelor și se anunță autoritățile competente cu privire la producerea poluării accidentale. Prin natura activităților din cadrul obiectivului, în perioada de exploatare, riscul apariției unor evenimente cu consecințe asupra mediului este scăzut.

13.3. Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației

Lucrările de demolare necesare pentru execuția investiției au fost descrise în cadrul Cap.5
Descrierea lucrărilor de demolare.

13.4. Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului

La finalizarea lucrărilor de construcție:

- se vor evacua toate construcțiile provizorii și facilitățile necesare antreprenorului în șantier;
- deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi evacuate în totalitate prin intermediul firmelor autorizate;
- desființarea/refacerea zonei căilor de acces amenajate pe perioada de execuție.

14. Corpuri de apa

14.1. Localizarea proiectului - bazinul hidrografic

- Din punct de vedere hidrografic podețul se află în bazinul hidrografic Siret

14.2. Cursuri de apa – denumire , cod cadastral

- Codul cadastral aferent amplasamentului podețului de la km km 401+936 este 33289.

14.3. Corp de apa - denumire și cod

- Codul și denumirea corpului de apă aferent amplasamentului podețului de la km 401+936 este: fără corp de apă.

Concluzii

În ansamblu, se poate aprecia că, din punct de vedere al mediului ambiant lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă vor avea un impact pozitiv, de lungă durată în condiții de sporirea circulației feroviare.

15. Încadrarea proiectului conform OUG nr. 57/2007

Proiectul propus nu intră sub incidența art.28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

16. Încadrarea proiectului conform Legii 107/1999

Proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 54, alin.1, punct a, din Legea Apelor nr.107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

17. Criteriile prevăzute în Anexa nr.3 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului

Criteriile prevăzute în Anexa nr.3 sunt atașate la prezenta documentație.

15. Anexe – piese desenate

Plan de încadrare în zonă

Plan de situație

Decizia etapei de evaluare inițială nr.197/05.08.2020

Certificat de urbanism

Anexa 3

Grafic de execuție

Bibliografie

- O.U.G. nr.195/2005 Ordonanța de Urgență privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- OUG nr.92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.107/1996 Legea Apelor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările și completările ulterioare.

ANEXA 3

“Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate” - SRCF Iași
Contract Nr. 894/31.12.2019



Podet km 401+936

2022

1.1. Caracteristicile proiectului

Poduțul este amplasat la km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca la o distanță de aproximativ 400m de halta Probota, într-o zonă de șes.

Poduțul de la km 401+936 pe linia I a fost construit în anul 1962, iar cel de pe linia II, a fost construit cu ocazia dublării liniei în anul 1973.



Figura 1 – Amplasamentul poduțului km 401+936

1.2. Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Proiectul „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - etapa a II-a” face parte din Master Planul General de Transport al României (MPGT) și este propus pentru finanțare din POIM, Axa Prioritară (AP) 2. Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Obiectivul Specific (OS) 2.7. Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T.

În diferite stadii de pregătire, CNCF „CFR” SA are în vedere ”Modernizarea liniei cf Ploiești Triaj-Focșani-Adjud-Bacău-Roman-Pășcani-Iași Frontieră”

1.3. Resurse naturale folosite în construcție și funcționare

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare sunt: pietriș (balast), bolovani de râu, lemn, apă, energie electrică.

1.4. Cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate

Principalele operații din care rezultă deșuri în perioada de execuție sunt reprezentate de:

- procesele tehnologice de execuție a lucrărilor;
- activitățile desfășurate în cadrul frontului de lucru.

Datorită surselor menționate mai sus, rezultă o serie de deșuri, care conform H.G. nr.856/2002 privind „Evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase”, Anexa 2, sunt codificate astfel:

- pământ din săpătură - 17.05.04

- beton - 17.01.01;
- piatră spartă - 17.05.04;
- deșeuri de ambalaje - 15.01;
- deșeuri menajere - 20.03.01

Pământul rezultat din săpături va fi refolosit în cadrul lucrărilor de umpluturi, iar surplusul va fi transportat la un depozit de deșeuri inerte.

Betonul rezultat se va transporta la un depozit de deșeuri inerte.

Piatra sparta va fi refolosită în cadrul lucrărilor.

Deșeurile de ambalaje vor fi colectate selectiv și valorificate prin centre specializate.

Deșeurile menajere și asimilabile cu acestea vor fi colectate selectiv și vor fi depozitate în pubele pe platformă betonată special amenajată.

Piatra spartă, metalul (podeț) și traversele de lemn vor fi predate Beneficiarului pe baza unui Proces Verbal de predare-primire.

Sortarea deșeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija Antreprenorului.

Responsabilitatea gestionării deșeurilor în perioada de execuție este a Antreprenorului. Acesta are obligația, conform prevederilor H.G. nr.856/2002 și OUG nr.92/2021, cu modificările și completările ulterioare, să realizeze o evidență lunară a gestiunii deșeurilor, respectiv producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

Eventualele reziduuri - uleiuri arse - provenite din întreținerea utilajelor au un regim special de colectare, conform H.G. nr.235/2007, inclus în sistemul de organizare al echipelor de service specializate în acest scop.

Deșeurile lichide vor fi colectate și evacuate prin intermediul firmelor autorizate în conformitate cu legislația în vigoare.

Estimarea cantităților de deșeuri este prezentată în tabelul de mai jos:

| Nr.crt. | Tip deșeu | Cantitate | U.M. |
|---------|---------------------|-----------|----------------|
| 1. | piatră spartă | 50,0 | m ³ |
| 2. | beton | 70,0 | m ³ |
| 3. | pământ din săpătură | 360,0 | m ³ |

Tabel 1. Estimarea cantităților de deșeuri

1.5. Poluarea și alte efecte negative

Sursele potențiale de impurificare a apelor în perioada de execuție pot fi:

- execuția propriu-zisă a lucrărilor (lucrări de terasamente și suprastructură linii c.f. manipularea și punerea în operă a materialelor de construcții: beton, piatră spartă, agregate etc);
- organizările de șantier (pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului);
- traficul auto (manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă);

- nerespectarea programului de colectare și gestionare al deșeurilor;
- depozitarea materialelor de construcții, în special a materialelor pulverulente și amplasarea necorespunzătoare a depozitelor de materiale vrac.

Sursele potențiale de impurificare a apelor în perioada de exploatare:

În perioada de exploatare, poluarea asupra corpurilor de apă poate să apară doar în caz de accidente sau avarii la transportul de mărfuri, în special scurgerile de produse lichide.

Având în vedere potențialul redus de apariție a scurgerilor din vagoane și timpul limitat de traversare a zonei se estimează că nu vor apărea probleme de poluare a apelor de suprafață și subterane.

Emisiile atmosferice din timpul desfășurării lucrărilor sunt asociate în principal cu:

- funcționarea utilajelor de construcție ce pot conduce la creșterea nivelului de pulberi în suspensie în aerul atmosferic, dar și a concentrațiilor de gaze de eșapament de la funcționarea utilajelor și mijloacelor auto;
- manipularea unor materiale pulverulente;
- transportul materialelor, deșeurilor și a componentelor necesare execuției lucrărilor pe calea ferată și cu mijloace auto – poluanți: particule.

Perioada de exploatare:

După darea în folosință a lucrărilor, sursele potențiale de poluare pentru factorul de mediu aer sunt eliminate. Sursa principală de poluanți atmosferici caracteristici perioadei de exploatare va fi reprezentată de mișcarea trenului și saboții metalici de frânare, care generează particulele de praf și metalice.

Se estimează un nivel de poluare redus, cu extindere locală și de scurtă durată.

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 70dB(A) - valoarea limită admisibilă conform SR 10.009/2017 pentru zonă feroviară.

Perioada de exploatare

Sursele de zgomot în perioada de exploatare a lucrărilor ce vor fi executate sunt reprezentate de deplasarea locomotivelor și vagoanelor.

Având în vedere amplasamentul lucrării într-o zonă feroviară se estimează valori ale nivelului acustic echivalent sub valorile limită stabilite de normativele în vigoare pentru zona feroviară în perioada de exploatare, conform SR 10009/2017.

Surse de poluare a solului și subsolului în perioada de execuție

Sursele potențiale de poluare a solului și subsolului pot fi datorate:

- depozitării necontrolate a deșeurilor;
- depozitării necontrolate a materiilor și materialelor de construcție;
- scurgerii accidentale de produse petroliere, carburanți și lubrifianți.

Poluanții emiși în timpul perioadei de execuție se pot regăsi, în majoritatea lor, în solurile din vecinătate fronturilor de lucru și a zonelor în care se desfășoară activitatea de construcție.

Murdăria de pe suprafețele utilajelor prost întreținute (unsori, uleiuri, praf, noroi) poate să pătrundă direct în sol sau poate fi antrenată de apele din precipitații. Potențiala poluare se va manifesta pe o perioadă limitată de timp (pe durata lucrărilor de execuție) și spațial pe o arie restrânsă.

Studiul geotehnic efectuat nu a identificat zone poluate cu produse petroliere și nicio contaminare a straturilor interceptate de forajele geotehnice.

Perioada de exploatare

Analiza proiectului nu a dus la identificarea unor surse de poluare a solurilor în faza de exploatare a obiectivului.

Apariția unor poluări poate fi doar de natură accidentală și presupune manifestarea unor riscuri. Astfel, pentru perioada de exploatare a obiectivului, sursa potențială de poluare a solului o constituie poluarea indirectă datorată traficului auto și căii ferate din zonă (dacă vagoanele de marfă nu sunt etanșe), prin emisii de gaze și pulberi în suspensie ce se depun direct pe sol.

Lucrările ce se vor executa nu prezintă nici un fel de elemente funcționale sau de altă natură care ar putea afecta obiective de interes public sau așezările umane.

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 70 dB(A) (valoarea limită admisibilă conform SR-10009/2017 pentru zonă feroviară).

1.6. Riscurile de accidente majore și/sau dezastre

În cazul unui accident de mediu se va proceda la identificarea naturii și nivelului incidentului în scopul de a acționa în mod corespunzător și a limita efectele asupra mediului. În situația producerii unui incident de mediu se vor opri lucrările și se vor aplica măsurile de intervenție corespunzătoare în vederea minimizării impactului asupra mediului și vor fi anunțate autoritățile competente.

În perioada de execuție pot apărea o serie de incidente și accidente care pot avea consecințe asupra sănătății populației și stării mediului înconjurător. În perioada de execuție, accidentele (incendii, electrocutări, arsuri, inhalări de praf/gaze, prăbușiri, etc.) sunt cauzate de obicei de indisciplina și nerespectarea de către personalul angajat a regulilor și normelor de protecția muncii și/sau de neutilizarea echipamentelor de protecție. Aceste tipuri de accidente nu au efecte semnificative asupra mediului, având caracter limitat în timp și spațiu, dar pot produce pierderi de vieți omenești și, pot avea efecte economice negative, fapt ce implică întârzieri ale lucrărilor.

În cazul apariției unei poluări accidentale, persoana care observă fenomenul anunță imediat șeful de șantier care dispune anunțarea persoanelor cu atribuții prestabilite și a echipelor de intervenție în vederea trecerii imediate la măsurile/acțiunile necesare eliminării cauzelor și diminuării efectelor și se anunță autoritățile competente cu privire la producerea poluării accidentale. Prin natura activităților din cadrul obiectivului, în perioada de exploatare, riscul apariției unor evenimente cu consecințe asupra mediului este scăzut.

1.7. Riscurile pentru sănătatea umană

Lucrările ce se vor executa nu prezintă nici un fel de elemente funcționale sau de altă natură care ar putea prejudicia obiective de interes public sau așezările umane.

2. Amplasarea proiectului

Podețul este amplasat la km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca la o distanță de aproximativ 400m de halta Probota, în județul Suceava.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 43/14.04.2020, eliberat de orașul Dolhasca, se certifică:

- *Regimul juridic:*

Terenul se află în extravilanul orașului Dolhasca, județul Suceava și este concesionat de CNCFR”CFR” S.A. în baza contractului de concesiune nr. MM 224/24.01.2002

- *Regimul juridic:*

Terenul are folosința actuala de căi ferate

- *Regimul tehnic:*

Suprafața terenului pentru care se eliberează certificatul de urbanism este de 600 mp.

Documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții (DTAC) se va întocmi în conformitate cu prevederile Legii 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare, a Ordinului nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii 50/1991.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

3.1. Impactul executării lucrărilor asupra factorilor de mediu

3.1.1. Impactul asupra populației

Impactul datorat executării lucrărilor asupra populației din zonă estimăm că va fi minim și pe termen scurt acesta manifestându-se numai în perioada de execuție și este datorat unui trafic auto suplimentar pe drumurile locale. Acesta se produce în special asupra locuitorilor din zona analizată.

3.1.2. Impactul asupra patrimoniului istoric, cultural și arheologic

Lucrările ce se vor executa nu prezintă nici un fel de elemente funcționale sau de altă natură care ar putea prejudicia obiective de interes istoric, cultural și arheologic.

3.1.3. Impactul asupra faunei și florei terestre și acvatică, a biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate

În zonă nu sunt arii protejate sau monumente ale naturii. Printre vegetația constituită din flora spontană nu sunt identificate specii rare și ocrotite, iar cele cunoscute din zonă au o valoare economică și științifică nesemnificativă.

De-a lungul timpului s-a creat în această zonă un echilibru între interacțiunea activităților umane (trafic feroviar) cu natura, remarcându-se prezența speciilor comune de plante și a nelipsitelor specii invazive.

Ca rezultat al activităților desfășurate pentru realizarea proiectului, impactul asupra vegetației specifice pentru această zonă puternic antropizată va fi slab ca intensitate, extinderea acestuia având

caracter local, de până la câteva zeci de metri de o parte și de alta de calea ferată. Acest impact se va resimți pe toată perioada de desfășurare a lucrărilor.

3.1.4. Impactul asupra peisajului

În perioada de execuție a lucrărilor va exista un impact negativ asupra peisajului, de scădere a valorii estetice a acestuia prin perturbarea ordinii existente. Se estimează ca realizarea proiectului să producă **un impact pozitiv** asupra cadrului natural prin lucrările peisagistice proiectate, potențialul estetic al zonei fiind îmbunătățit.

3.1.5. Impactul asupra calității apei

În **perioada de execuție** se estimează că emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul feroviar și cel rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), nu implică un risc major pentru calitatea apei subterane.

Din tehnologia utilizată nu rezultă ape uzate.

Modul de evacuare a apelor uzate menajere din timpul execuției lucrărilor va fi asigurat de către Antreprenor prin surse proprii sau surse locale.

Nu va exista un impact asupra stratului freatic, acesta nu a fost interceptat în urma executării investigațiilor geotehnice.

3.1.6. Impactul asupra calității aerului

Impactul asupra calității aerului în perioada de execuție a lucrărilor apere datorită:

- poluării atmosferei cu pulberi și emisii de poluanți caracteristici traficului rutier de șantier;
- manevrarea materialelor de construcție (emisii de pulberi);
- excavarea pământului (emisii de pulberi);
- operațiilor de demolare (emisii de pulberi).

Impactul datorat executării lucrărilor asupra aerului este direct, pe termen scurt acesta manifestându-se numai în perioada de execuție a lucrărilor.

Pentru zonele locuite, se estimează că valorile concentrațiilor de poluanți nu vor depăși limitele impuse privind calitatea aerului atmosferic.

3.1.7. Impactul datorat zgomotului

Sursele de zgomot și vibrații în perioada de execuție a lucrărilor sunt reprezentate de activitățile de funcționare a utilajelor, de traficul vehiculelor rutiere și de traficul feroviar.

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 70 dB(A) (valoarea limită admisibilă conform SR - 10.009/2017 pentru zonă feroviară).

Luând în considerare zona în care se execută lucrările specifice prezentului proiect, se estimează valori ale nivelului acustic echivalent sub valorile limită stabilite de normativele în vigoare pentru zona feroviară, în perioada de exploatare a investiției.

3.1.8. Impactul asupra solului și subsolului

Impactul asupra solului în **perioada de execuție** constă în ocuparea temporară de teren pentru organizarea de șantier, săpătura realizată în vederea executării lucrărilor și mișcarea materialelor pentru executarea lucrărilor.

Organizarea de șantier, având o suprafață de 200m², va fi amplasată în apropierea zonei unde se execută lucrările de modernizare podeț.

Terenul natural este constituit dintr-o formațiune argiloasă prafoasă, cafeniu-gălbuie, cu intercalații cenușii și ruginii, plastic vartoasă, cu lentile de praf nisipos și nisip argilos în adâncime;

În urma realizării investigațiilor geotehnice recoltate au încadrat pământurile la categoria: formațiune argiloasă prafoasă, cafeniu-gălbuie, cu intercalații cenușii și ruginii, plastic vartoasă, cu lentile de praf nisipos și nisip argilos.

În perioadele cu precipitații abundente din amonte curg cantități mari de material detritic ceea ce cauzează o colmatare rapidă albei pârâului (albie necadastrată).

Lucrările autorizate se execută pe amplasamentul existent, pe terenul aflat în extravilanul orașului Dolhasca, județul Suceava și este concesionat de CNCFR”CFR” S.A. fără a fi necesare exproprieri și a ocupa/afecta alte terenuri.

3.2. Natura impactului

În perioada de execuție

| <i>Nr.crt.</i> | <i>Tipul de impact</i> | <i>Impact potențial</i> | <i>Estimare impact</i> |
|----------------|------------------------|--|---|
| 1. | direct | asupra solului, subsolului și aerului | moderat– negativ, de scurtă durată și local |
| 2. | indirect | asupra populației | minor – negativ, de scurtă durată și local |
| 3. | secundar | asupra apei, solului și vegetației | minor – negativ, de scurtă durată și local |
| 4. | pe termen scurt | asupra factorilor de mediu | moderat– negativ, local |
| 5. | pe termen lung | asupra populației, aerului, solului și subsolului | major – pozitiv, pe termen lung |
| 6. | rezidual | asupra factorului de mediu | minor |
| 7. | cumulativ | asupra aerului și populației prin creșterea transportului de materii/material în zonă (creștere trafic auto) | minor |

Tabel 2. Natura impactului

3.3. Extinderea impactului

Luând în considerare sursele de poluare cu impact asupra mediului, în perioada de execuție, concentrațiile cele mai ridicate ale poluanților care fac posibilă depășirea CMA sunt:

– pulberile, în zona organizării de șantier și pe traseul drumurilor de acces și a fronturilor de lucru;

„Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată, etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate” – SRCF Iași

- materiile în suspensie și produsele petroliere din apele uzate provenite de la organizarea de șantier;
- zgomotul produs prin activitatea utilajelor de construcție și transport.

Extinderea impactului se limitează, în general, la perimetrul podețului.

Perioada de execuție

Zonele în care se resimte impactul sunt cele în care evoluează dispersia poluanților. Aceste zone sunt:

- fronturile de lucru;
- drumurile de acces între organizarea de șantier și fronturile de lucru.

Impactul asupra factorilor de mediu, datorat executării lucrărilor este temporar și de scurtă durată.

Perioada de exploatare

În perioada de operare, datorită dispersiei poluanților proveniți din traficul pe calea ferată-în funcție de traficul prognozat-zona în care se resimte impactul este redusă și însoțește traseul căii ferate pe o distanță de cca. 50-100 m de o parte și de alta a acestuia.

3.3. Magnitudinea și complexitatea impactului

Investiția propusă nu va avea un impact negativ-major asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului și a climei.

3.4. Probabilitatea impactului

Probabilitatea impactului datorat producerii poluărilor accidentale este scăzută.

3.5. Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Impactul va fi pe termen scurt și va avea un caracter temporar, pe durata execuției lucrării. Terenul se va aduce la starea inițială după terminarea lucrărilor-impact reversibil.

În perioada de exploatare impactul va fi pozitiv-major și de lungă durată, prin măsurile adoptate în proiect.

4. Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

4.1. Măsuri de prevenire a poluării apelor

În perioada de execuție se impun următoarele măsuri:

- utilizarea de toalete ecologice;
- întreținerea utilajelor se va face în locuri special amenajate;
- utilizarea de autovehicule cât mai puțin poluatoare;
- manipularea materialelor se va face în așa fel încât să se evite antrenarea acestora de către apele pluviale;
- colectarea și evacuarea deșeurilor lichide prin intermediul firmelor autorizate;
- evidența tuturor tipurilor de deșeuri generate în conformitate cu legislația în vigoare;
- îndepărtarea din albie a deșeurilor rezultate în urma execuției lucrărilor, pentru a nu stânjeni scurgerea normală a apelor;

- va fi interzisă intrarea în șantier a utilajelor și a echipamentelor care nu sunt etanșe și pierd produs petrolier.

În **perioada de exploatare** a lucrărilor impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic feroviar.

4.2. Măsuri de protecție a aerului

În perioada de execuție

- limitarea emisiilor de substanțe poluante în atmosferă prin folosirea unor utilaje și mijloace de transport prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților, de tip „Euro”;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic privind nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii de gaze de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
- procesele tehnologice care produc mult praf vor fi reduse în perioada cu vânt puternic sau se va intensifica stropirea cu apă a suprafețelor;
- lucrările de organizare a șantierului trebuie să fie corect concepute și executate, cu dotări moderne care să reducă emisiile de noxe în aer, apă și sol. Concentrarea lor într-un singur amplasament este benefică diminuând zona de impact și favorizând o exploatare controlată și corectă.

În perioada de exploatare

Traficul feroviar nu constituie o sursă importantă de poluare a aerului și nu este necesar să se folosească instalații speciale de depoluare.

4.3. Măsuri pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție

Pentru diminuarea zgomotului generat în perioada de execuție a lucrărilor și situarea nivelului de zgomot sub valorile maxim admise conform normativelor în vigoare, sunt recomandate măsuri de protecție împotriva zgomotului și anume:

- pentru a nu se depăși limitele de toleranță admise, în perioada de execuție, utilajele și mijloacele de transport folosite vor fi supuse procesului de atestare tehnică;
- întreținerea și funcționarea la parametrii normali ai mijloacelor de transport, utilajelor de construcție, precum și verificarea periodică a stării de funcționare a acestora, astfel încât să fie atenuat impactul sonor;
- pentru reducerea disconfortului sonor datorat funcționării utilajelor, în perioada de execuție a proiectului, se recomandă ca programul de lucru să nu se desfășoare în timpul nopții, ci doar în perioada de zi între orele 06:00-22:00;
- pentru reducerea nivelului de zgomot este necesară reducerea la minimum a traficului utilajelor de construcție în apropierea zonelor locuite și folosirea unor rute ocolitoare;
- dotarea utilajelor și mijloacelor de transport cu echipamente de reducere a zgomotului și vibrațiilor (ex. amortizoare de zgomot și vibrații performante, tobe de eșapament eficiente, etc.).

În perioada de exploatare

Nu a fost necesară amplasarea panourilor fonoabsorbante deoarece zonele locuibile se află la distanțe mai mari de 100m față de lucrare.

4.4. Măsuri de protecție a solului și subsolului

În perioada de execuție:

- asigurarea spațiilor de depozitare a materialelor pe platforme special amenajate, în condiții de siguranță, și a tuturor dotărilor necesare desfășurării activităților de execuție a lucrărilor;
- delimitarea strictă a organizării punctului de lucru;
- amenajarea locurilor de depozitare deșeurilor și eliminarea acestora prin furnizarea de servicii corespunzătoare;
- depozitele temporare de materiale de construcție vor fi amplasate în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale ale solului;
- depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse, astfel încât să nu se producă degradări inutile de teren;
- protejarea solului și subsolului în perioada de execuție este în sarcina Antreprenorului care trebuie să respecte cerințele de mediu stipulate în caietele de sarcini;
- organizarea de șantier se va amplasa pe platforma impermeabilizată;
- se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului, evitându-se staționarea utilajelor, efectuarea de reparații și alimentări cu combustibil;
- materialele ce vor fi utilizate în cadrul lucrărilor nu prezintă risc major de poluare pentru sol.

În perioada de exploatare

Prin soluțiile tehnice adoptate și activitatea din șantier organizată cu respectarea cerințelor de protecția mediului cuprinse în legislația aplicabilă se va menține actuala calitate a solului.

Se prevede amenajarea peisagistică a zonei, iar pentru întreținerea spațiilor verzi se vor folosi metode ecologice eliminându-se riscul de poluare a solului cu pesticide și amelioratori cu potențial de infiltrare în pânza freatică.

4.5. Măsuri pentru protejarea așezărilor umane și obiectivele protejate și/sau de interes public

În perioada de execuție

Măsurile adoptate sunt:

- amplasarea de bariere fizice în prejurul organizărilor de șantier pentru nu a afecta și alte suprafețe decât cele necesare și implicit pentru a proteja vegetația specifică a amplasamentului, precum și pentru evitarea producerii de accidente;
- limitarea lucrărilor la suprafața minimă necesară conform proiectului;
- refacerea suprafețelor afectate;
- prevenirea și înlăturarea urmărilor unor accidente feroviare care ar putea polua puternic zona, prin scurgeri sau incendii.

În perioada de exploatare a căii ferate pentru evitarea producerii de boli sau pentru a nu împiedica dezvoltarea normală a vegetației este necesară întreținerea corespunzătoare de către administratorul căii ferate.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA

Decizia etapei de evaluare inițială
Nr. 197 din 05.08.2020

| | |
|--|-------------------|
| INSTITUTUL DE STUDII ȘI PROIECTARI CAI FERATE S.A. | |
| BUCUREȘTI | |
| INTRARE | Nr. 18817 |
| IEȘIRE | |
| Ziua 10 | Luna 08 Anul 2020 |

Ca urmare a solicitării depuse de CNCF-CFR SA-SRCF Iași din mun. Iași, str. Gării, nr. 1, județul Iași pentru proiectul ***Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată, etapa a- II-a – Podeț km 401+936 linia CF 500 Ploiești-Vicșani*** propus a fi amplasat în orașul Dolhasca, jud. Suceava, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Suceava cu nr. 7750 din 29.07.2020,

– în urma verificării amplasamentului proiectului (după caz), a analizării documentației depuse, a localizării amplasamentului în planul de urbanism și în raport cu poziția față de arii protejate, zone-tampon, monumente ale naturii, monumente istorice sau arheologice, zone cu restricții de construit, zona costieră;

– având în vedere că:

• proiectul propus **intră** sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în anexa nr. 2, la pct. 10, lit. c;

• proiectul propus **nu intră** sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;

• proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;

autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Suceava decide:

Necesitatea declanșării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul proiectul ***Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată, etapa a- II-a – Podeț km 401+936 linia CF 500 Ploiești-Vicșani*** propus a fi amplasat în orașul Dolhasca, jud. Suceava.

Pentru continuarea procedurii titularul va depune:

- memoriul de prezentare, completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr. 5.E la Procedură din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului ; memoriul de prezentare, certificatul de urbanism, planul de încadrare în zonă și planul de situație vor fi înaintate **pe suport de hârtie și în format electronic (pe CD)**;
- punctul de vedere/avizul de gospodărire a apelor din partea Sistemului de Gospodărire a Apelor Suceava;
- dovada achitării tarifului aferent etapei de încadrare(400 RON va fi achitat în contul de trezorerie nr. RO51TREZ5915032XXX000289 deschis la Trezoreria Suceava sau la casieria APM Suceava).;

p.DIRECTOR EXECUTIV,
Maria Madalina NICOLAI



p.Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații,
Adina HOBJILĂ

p.Șef Serviciu Calitatea Factorilor de Mediu,
Anca IONCE

Întocmit,
cons. Doru COJOCARU



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA

Strada Bistriței nr. 1A, Cod 720264

E-mail: office@apmsv.anpm.ro; Tel. 0230 514056; Fax: 0230 514059

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

CERERE

Către,

Administrația Bazinală de Apă Siret

În conformitate cu prevederile [Legii apelor nr. 107/1996](#) cu modificările și completările ulterioare¹,

- a) Subsemnatul(Numele și prenumele solicitantului)
posesor al BI/CI seria..... Nr....., CNP.....
domiciliat în localitatea, județ/sector.....
str. nr., bloc, ap. tel., fax,
în calitate de.....;
SAU
- b) Denumirea societății comerciale/ regiei autonome **C.N.C.F. – CFR – SA – Sucursala Regionala CF Iași**, codul fiscal **15670513**, nr. de înmatriculare la Registrul comerțului **J 22/1488/2003**, cod CAEN **5221**, profil de activitate **servicii anexe pentru transporturi terestre**, telefon **0232/215.601**, fax **032/215.600**, cu sediul în localitatea **Iași**, județ **Iași**, str. **P-ța Gării**, nr **1**, bloc, ap. tel., fax,
prin reprezentantul său **S.C. ISPCF SA București**, codul fiscal **RO 1566866**, nr. de înmatriculare la Registrul comerțului **J 40/248/1992**, tel/fax/email **021/312.31.45**.
în calitate de **proiectant**;

solicită:

AVIZ DE GOSPODĂRIRE A APELOR
AVIZ MODIFICATOR AL AVIZULUI NR...../.....
RETRAGEREA AVIZULUI DE GOSPODĂRIRE A APELOR
TRANSFERUL AVIZULUI DE GOSPODĂRIRE A APELOR

pentru proiectul „**Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – Faza Studiu de Fezabilitate – SRCF Iași**”, din bazinul hidrografic **Siret**, pe râul, km/hm **CF 401+936** (**coordonate stereo 70, X= 624293,391; Y= 655327,888**).

Solicitarea este pentru²:

Proiect nou

Extinderea/modernizarea folosinței de apă existente care este în funcțiune de la data de și a fost reglementată anterior prin Avizul/Autorizația de gospodărire a apelor nr. din data de emisă de către (denumirea emitentului)

lucrările/construcțiile/instalațiile ce au făcut obiectul avizului nu au fost realizate

lucrările realizate nu au impact negativ asupra apelor

Pretenție de confidențialitate: (DA/NU)

¹ Punctul a) se completează în cazul în care beneficiarul sau titularul de proiect este o persoană fizică
Punctul b) se completează în cazul în care beneficiarul sau titularul de proiect este o persoană juridică.

² Se va bifa funcție de cererea solicitantului


Realizarea lucrărilor propuse prin proiect urmează să înceapă la data de iar punerea în funcțiune de la data de

Subsemnatul, declar pe proprie răspundere că am furnizat toate datele și informațiile necesare elaborării documentației tehnice

Unitatea publică sau privată **S.C. ISPCF SA București** cu atestatul nr **362** emis de autoritatea publică centrală în domeniul apelor declar pe propria răspundere că documentația tehnică a fost însoțită de beneficiar și a fost întocmită conform normativelor de conținut iar datele și informațiile cuprinse în aceasta sunt corecte.

Director General ISPCF
Elena IASCIURJINSCHI



| | |
|--|---|
| Anexăm: | TITULAR: Numele în clar, calitatea: George Radu PIPA - Director Data:..... Semnătura și ștampila:.....  |
| Decizia etapei de evaluare inițială | |
| Certificatul de urbanism | |
| Documentația tehnică de fundamentare a avizului de gospodărire a apelor, a fost întocmită conform Anexei nr. 1.c a prezentei proceduri | |

Entitatea către care se realizează transferul avizului de gospodărire a apelor³:

Denumirea societății comerciale/ regiei autonome/nume, prenume persoană fizică.....
codul fiscal, nr. de înmatriculare la Registrul comerțului cod
CAEN..... profil de activitate telefon, fax,
..... cu sediul în localitatea....., județ/sector.....
str.....nr....., bloc, ap.
prin reprezentantul său (Numele și prenume)
posesor al BI/CI seria..... Nr....., CNP....., tel/fax/email.....
în calitate de.....;

Subsemnatul..... în calitate de declar pe proprie răspundere că proiectul pentru care a fost emis Avizul de gospodărire a apelor nr...../..... nu a suferit modificări iar condițiile stipulate în avizul menționat anterior au fost realizate întocmai și la timp de către titularul inițial.

Nume si prenume
reprezentant legal

Semnatura si stampila

³ Se completează în cazul în care se solicită transferul avizului de gospodărire a apelor



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR”- SA
SUCURSALA REGIONALA DE CĂI FERATE IAȘI
Registrul Comerțului nr. J 22/1488/ 2003, CUI: 15670513
Piața Gării nr.1, cod poștal 700090, Iași, România
Tel. 0232 215600; Fax: 0232 215602
www.cfr.ro, e-mail: srcfiasi@cfr.ro



F4

CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC

Tel/Fax: 0232 410323
CFR: 0232 215600 int.123011, 123160

Aviz nr.277
27.05.2021



1. Obiectivul: „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate”- SRCF Iași. – Contract sectorial de servicii nr. 894/2019 - **PODET KM 401+936**”
2. Faza de avizare: Studiu de Fezabilitate Preliminar – varianta optimă
3. Elaborator: SC ISPCF SA București
4. Beneficiar: CN CF ”CFR” SA – SRCF Iași
5. Sursa de finanțare: - Fonduri Externe Nerambursabile (FEN) alocate de către Comisia Europeană pentru Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 și de la Bugetul de Stat

SITUAȚIA ACTUALĂ

Podețul este amplasat la km 401+936 pe linia Ploiești – Vicșani, între stațiile Lespezi și Dolhasca la o distanță de aproximativ 400m de halta Probota, într-o zonă de șes.

Podețul de pe linia I a fost construit în anul 1962, iar cel de pe linia II, a fost construit cu ocazia dublării liniei în anul 1973.

Podețul are o deschidere de 1,70m și suprastructura alcătuită astfel:

- Pe linia I din grinzi de beton armat;
- Pe linia II din pachete de șini.

Pe zona unde este amplasat podețul, calea ferată este executată în rambleu cu o înălțime de aproximativ 2,20m.

Caracteristicile principale ale liniei sunt:

- linie executată în aliniament;
- linie executată la nivelul terenului;
- șine tip 60;
- traverse de beton înainte și după podeț.

În zona podului există pe partea Fir II un cablu cablu cu fibre optice pozat aerian pe stâlpii LC.

În zona podețului există cabluri SCB care asigură funcționalitatea instalațiilor CED, BLA, circuite de cale electronice tip CN-75-6 și instalațiilor de control punctal al vitezei trenurilor tip INDUSI.

NECESITATE ȘI OPORTUNITATE

În cursul desfășurării activităților de exploatare a podețului, s-au constatat următoarele:

La calea pe podeț

- Prismul de piatră spartă refulat, fără contur geometric bine definit.
- Traversele de la ambele linii prezintă crăpături/fisuri longitudinale;

La structura de rezistență

- Structura de rezistență este executată din grinzi de beton armat la linia I și pachete de șine la linia II;
- Culeele sunt realizate din beton cu urme de eflorescențe. Există zone cu beton segregat și fisuri;
- Pereul la interiorul podețului este într-o stare vizibilă de degradare și este colmatat.
La albie în zona podețului
- Atât în amonte, cât și în aval, albia este neamenajată, neprotejată și colmatată aproape integral cu vegetație uscată de înălțime mică și arbuști.

Analizând rezultatele obținute în urma efectuării calculului hidraulic în amplasamentul podețului, am constatat că debitul, cu probabilitatea de depășire de 1%, furnizat de Administrația Bazinală de Apă Siret, nu poate fi preluat de podeț.

Prin reabilitarea podețului, circulația pe calea ferată va fi mai sigură, calea ferată va deveni mai atractivă pentru călători și transportatorii de mărfuri, rezultând o creștere a încasărilor și a veniturilor căii ferate.

Prin reabilitarea lucrării de artă, se vor atinge următoarele obiective:

- eliminarea defectelor și deficiențelor existente la podul actual
- realizarea unui pod care să corespundă normelor
- preluarea debitului furnizat de Administrația Bazinală de Apă
- eliminarea riscului de colmatare a podului
- asigurarea siguranței circulației feroviare

Pentru remedierea acestor probleme sunt prezentate în continuare două soluții.

SOLUȚIA 1

Această soluție prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou pentru cale ferată dublă, din elemente prefabricate cadru C3 redus, tip ochelari (juxtapuse).

Infrastructura podețului se va realiza din beton armat și se va funda direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Racordarea podețului cu terasamentul se realizează cu aripi prefabricate din beton armat tip A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret, de 12 m³/s.

Pe langa lucrările propriu zise de realizare a noii structuri sunt necesare următoarele lucrări:

- Lucrări de terasamente și suprastructura liniei c.f. determinate de ridicarea niveleței liniei cu 60 cm

Lucrări provizorii necesare pentru executia lucrărilor:

- Amenajare drumuri de acces și platforme tehnologice, lucrări provizorii
- Lucrări de protecție a instalațiilor TTR și SCB existente în zona podețului;
- Lucrări la instalațiile IFTE - linia de contact și protecția instalațiilor din cale și vecinătate;

SOLUȚIA 2

Această soluție prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate, de beton armat precomprimat, tip dală D5, pentru cale ferată dublă.

Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Elementele de infrastructură ale noului podeț se vor realiza din beton armat tip L3, fondate direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Racordarea podețului cu terasamentele se realizează cu aripi prefabricate din beton armat A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret de 12 m³/s.

Pe langa lucrările propriu zise de realizare a noii structuri sunt necesare următoarele lucrări:

- Lucrări de terasamente și suprastructura liniei c.f. determinate de ridicarea niveleței liniei cu 60 cm

Lucrări provizorii necesare pentru executia lucrarilor:

- Amenajare drumuri de acces și platforme tehnologice, lucrări provizorii
- Lucrări de protecție a instalațiilor TTR și SCB existente în zona podețului
- Lucrări la instalațiile IFTE - linia de contact și protecția instalațiilor din cale și vecinatate.

Expertul recomandă implementarea soluției 2.

Selectarea și justificarea scenariului optim recomandat

Analiza soluția 1 - podeț nou din elemente prefabricate tip cadru 2 x C3 redus (tip ochelari)

Această soluție prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate tip cadru 2 C3 redus (tip ochelari), pentru cale ferată dublă. Elementele de infrastructură ale noului podeț se vor realiza din beton armat cu fundații directe, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament. Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Racordarea podețului cu terasamentele se realizează cu aripi prefabricate din beton armat A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G 15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret de 12 m³/s.

Avantajele acestei soluții:

Avantajele adoptării acestei soluții sunt următoarele:

- Reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală
- Repartizarea eforturilor provenite din convoi
- Eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii
- Oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu.
- Oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveleței căii în profil longitudinal
- Elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament
- Atenuarea semnificativă a zgomotului.
- Creștere confortului pentru călători

Avantajele suprastructurii:

- Durată de execuție redusă
- Datorită procesului tehnologic de execuție în uzină se obțin produse din beton de o calitate superioară.
- Consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse
- Calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă
- Lucrările de montaj se execută sub trafic, nu sunt necesare închideri de linie

Analiza soluția 2 – podeț nou, tip dalat D5

Această soluție prevede demolarea podețului existent și înlocuirea acestuia cu un podeț nou din elemente prefabricate, de beton armat precomprimat, tip dală D5, pentru cale ferată dublă. Pentru realizarea podețului este necesară o ridicare de niveletă de 0,60 m.

Elementele de infrastructură ale noului podeț se vor realiza din beton armat tip L3, fundate direct, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.

Racordarea podețului cu terasamentele se realizează cu aripi prefabricate din beton armat A1.

Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât și în aval de podeț.

Toate lucrările se vor executa la adăpostul a două poduri provizorii G 15, câte unul pentru fiecare linie de cale ferată.

Această soluție asigură trecerea debitului de calcul cu asigurare de 1%, comunicat de Administrația Bazinală de Apă Siret de 12 m³/s.

Avantajele acestei soluții:

Avantajele adoptării soluției cu cuvă de balast sunt următoarele:

- Reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală
- Repartizarea eforturilor provenite din convoi
- Eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii
- Oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu.
- Oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveletei căii în profil longitudinal
- Elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament
- Atenuarea semnificativă a zgomotului.
- Creștere confortului pentru călători

Avantajele suprastructurii:

- Durată de execuție redusă
- Datorită procesului tehnologic de execuție în uzină se obțin produse din beton de o calitate superioară.
- Consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse
- Calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă
- Lucrările de montaj se execută sub trafic, nu sunt necesare închideri de linie

Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)

Proiectantul recomandă adoptarea Soluției 2 de realizare a lucrărilor având în vedere:

- Valoarea totală a investiției și implicit efortul financiar pentru asigurarea fondurilor de cofinanțare sunt comparabile, diferența dintre valorile de investiție fiind mică;
- Principalul avantaj tehnic al adoptării acestei soluții îl reprezintă faptul că secțiune de scurgere liberă a apelor în soluția 2 nu este obstrucționată ca în cazul soluției 1, ceea ce în timp aduce avantaje din punct de vedere al lucrărilor de curățare, decolmatare și intervenție în cazul debitelor mari de apă.

Durata de realizare a investiției

Durata prevăzută pentru realizarea obiectivului de investiții (luni):

Soluția 1 - 4 luni,

Soluția 2 – 5 luni.

Costurile estimative ale investiției

Estimarea cheltuielilor necesare realizării obiectivului este făcută în Devizul General anexat.

Valoarea investiției

Soluția 1

Valoarea totală a investiției: **6.232.447,07** lei fără T.V.A..lei din care C+M
(1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1) – **5.280.420,75** fără T.V.A.

Soluția 2

Valoarea totală a investiției: **6.111.673,30** lei fără T.V.A..lei din care C+M
(1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1) – **5.177.408,25** lei fără T.V.A.

Sucursala Regionala CF Iași recomandă:

În cazul liniei CF dublă, proiectantul va analiza pentru execuția lucrărilor realizarea cu închiderea permanentă a liniei.

Față de cele precizate mai sus, Consiliului Tehnico – Economic al Sucursalei Regionala CF Iași avizează favorabil Studiul de Fezabilitate Preliminar „Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate”- SRCF Iași. – Contract sectorial de servicii nr. 894/2019 - **PODET KM 401+936” - soluția 2.**

Președinte CTE
Director
Ing. George Radu Pipa



Șef Divizie Investiții
Ing. Sorin Trandafirescu

Secretar CTE
Șef Serviciu OTN
Ing. Liliana Prohozescu

Nr.ex.2

Elaborator: Ing. Liliana Prohozescu

Nr. 43 din 14 aprilie 2020

F6

CERTIFICAT DE URBANISM

Nr. 43 din 14 aprilie 2020

În scopul Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea podetului de cale ferată de la Km. 401+936 pe linia CF Ploiesti- Vicsani

Ca urmare a Cererii adresate de CNCF CFR SA Sucursala Regionala de Cai Ferate Iasi REPR. DE S.C. I.S.P.C.F SA 15670513, cu domiciliul/sediul în județul IASI, Iași, satul, sectorul, cod poștal, str. P-Ta Garii 1, - Iași nr., bl., sc., et., ap., telefon/fax 0232215601, e-mail, înregistrată la nr. 4149 din 2 aprilie 2020, pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul SUCEAVA, orasul DOLHASCA, sectorul/satul, cod poștal, str., nr., bl., sc., et., ap., sau identificat prin Plan de încadrare în zona:

În temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr 427/2007, faza PUG, aprobată prin Hotărârea Consiliului Local DOLHASCA nr. 43/03 octombrie 2013.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

SE CERTIFICĂ :

1. REGIMUL JURIDIC

Terenul se află în extravilanul orasului Dolhasca, județul Suceava și este concesionar de CNCF "CFR" SA în baza contractului de concesiune nr. MM 224/24.01.2002.

2. REGIMUL ECONOMIC

Terenul are folosința actuală de cale ferată. Se dorește studiul de fezabilitate pentru reabilitarea podetului de cale ferată de la Km. 401+936 pe linia CF Ploiesti- Vicsani.

3. REGIMUL TEHNIC

Suprafata terenului pentru care se elibereaza certificatul de urbanism este de 600 mp

Documentatia tehnica pentru autorizarea executarii lucrarilor de constructii (DTAC) se va intocmi in conformitate cu prevederile Legii 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii, cu modificarile si completarile ulterioare, a Ordinului nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii 50/1991.

4. REGIMUL DE ACTUALIZARE/MODIFICARE A DOCUMENTATIILOR DE URBANISM

Posibilitatea elaborarii unei documentatii de urbanism modificatoare: nu este cazul

Prezentul certificat de urbanism poate fi utilizat in scopul declarat pentru:

Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea podetului de cale ferata de la Km 401+936 pe linia CF Ploiesti- Vicsani

Certificatul de urbanism nu tine loc de autorizatie de construire/desfiintare și nu conferă dreptul de a executa lucrări de construcții.

5. OBLIGAȚII ALE TITULARULUI CERTIFICATULUI DE URBANISM

În scopul elaborării documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții - de construire/de desființare - solicitantul se va adresa autorității competente pentru protecția mediului: APM Suceava

În aplicarea Directivei Consiliului 85/337/CEE (Directiva EIA) privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, modificată prin Directiva Consiliului 97/11/CE și prin Directiva Consiliului și Parlamentului European 2003/35/CE privind participarea publicului la elaborarea anumitor planuri și programe în legătură cu mediul și modificarea, cu privire la participarea publicului și accesul la justiție, a Directivei 85/337/CEE și a Directivei 96/61/CE, prin certificatul de urbanism se comunică solicitantului obligația de a contacta autoritatea teritorială de mediu pentru ca aceasta să analizeze și să decidă, după caz, încadrarea/neîncadrarea proiectului investiției publice/private în lista proiectelor supuse evaluării impactului asupra mediului.

În aplicarea prevederilor Directivei Consiliului 85/337/CEE, procedura de emiteră a acordului de mediu se desfășoară după emiteră certificatului de urbanism, anterior depunerii documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții la autoritatea administrației publice competente.

În vederea satisfacerii cerințelor cu privire la procedura de emiteră a acordului de mediu, autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește mecanismul asigurării consultării publice, centralizării opțiunilor publicului și al formulării unui punct de vedere oficial cu privire la realizarea investiției în acord cu rezultatele consultării publice.

După primirea prezentului certificat de urbanism, titularul are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii necesității evaluării efectelor acesteia asupra mediului. În urma evaluării inițiale a investiției se va emite actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului.

În situația în care autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește necesitatea evaluării efectelor investiției asupra mediului, solicitantul are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente cu privire la menținerea cererii pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții.

În situația în care, după emiteră certificatului de urbanism ori pe parcursul derulării procedurii de evaluare a efectelor investiției asupra mediului, solicitantul renunță la intenția de realizare a investiției, acesta are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente.

6. CEREREA DE EMITERE A AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE va fi însoțită de următoarele documente

a) certificatul de urbanism (copie).

b) dovada titlului asupra imobilului, teren și/sau construcții, sau, după caz, extrasul de plan cadastral actualizat la zi și extrasul de carte funciară de informare actualizat la zi, în cazul în care legea nu dispune altfel (copie legalizată);

c) documentația tehnică - D.T., după caz (2 exemplare originale):

D.T.A.C.

D.T.O.E.

D.T.A.D.

d) avizele și acordurile stabilite prin certificatul de urbanism:

d.1) avize și acorduri privind utilitățile urbane și infrastructura (copie):

alimentare cu apă

gaze naturale Alte avize și acorduri

canalizare

telefonizare

alimentare cu energie electrică

salubritate

alimentare cu energie termică

transport urban

d.2) avize și acorduri privind:

securitatea la incendiu

protecția civilă sănătatea populației

d.3) avizele / acordurile specifice ale administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora (copie):

d.4) studii de specialitate (1 exemplar original):

expertiza tehnică

studiul geotehnic

studiul hidrologic

Alte avize, acorduri:

e) punctul de vedere/actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului (copie);

f) Documentele de plată ale următoarelor taxe (copie):

scutit

Prezentul certificat de urbanism are valabilitate de 24 luni de la data emiterii.

PRIMAR,
ISACHI DECEBAL - DUMITRU



SECRETAR,
PAVAL MARICICA

Inspector, VRABIE MIHAELA

Achitat taxa de scutit lei, conform _____ nr. _____ din _____

Prezentul certificat de urbanism a fost transmis solicitantului prin posta la data de 22.04.2020

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

**se prelungeste valabilitatea
Certificatului de urbanism**

de la data de _____ până la data de _____

După această dată o nouă prelungire a valabilității nu este posibilă, solicitantul urmând să obțină, în condițiile legii, un alt certificat de urbanism.

**PRIMAR,
ISACHI DECEBAL - DUMITRU**

**SECRETAR,
PAVAL MARICICA**

L.S.

Inspector, VRABIE MIHAELA

Data prelungirii valabilității : _____

Achitat taxa de _____ lei, conform _____ nr. _____ din _____

Transmis solicitantului la data de _____.

**EXTRAS DE CARTE FUNCİARĂ
PENTRU INFORMARE**

Carte Funciară Nr. 33289 Dolhasca



A. Partea I. Descrierea imobilului

TEREN Extravilan

Adresa: Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998

| Nr. Crt | Nr. cadastral Nr. topografic | Suprafața* (mp) | Observații / Referințe |
|---------|------------------------------|-----------------|--|
| A1 | 33289 | 245.204 | Teren neimprejmuit; L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 406+645 - Km CF 408+996, L510 -CF Dolhasca-Falticeni, Km CF 0+000 - Km CF 3+236; PROPRIETAR STATUL ROMAN, PRIN MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII, CONCESIONAR CNCF CFR SA; DF 1007,1046 |

Construcții

| Crt | Nr cadastral Nr. | Adresa | Observații / Referințe |
|-------|------------------|--|---|
| A1.1 | 33289-C1 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:145 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.2 | 33289-C2 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:174 mp; PODET - Km 399+024, Deschidere 1 * 18.14, L 9.6, Infrastructura FDDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.3 | 33289-C3 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:14126 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.4 | 33289-C4 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:51 mp; PODET - Km 400+579, Deschidere 1 * 4.09, L 12.38, Infrastructura FDDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.5 | 33289-C5 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:1658 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.6 | 33289-C6 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:70 mp; PODET - Km 400+768, Deschidere 1 * 5.85, L 12.17, Infrastructura FDDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.7 | 33289-C7 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:3417 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.8 | 33289-C8 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:28 mp; TRECERE LA NIVEL - Km 401+140, Anul edificarii 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.9 | 33289-C9 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:280 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.10 | 33289-C10 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:72 mp; PODET - Km 400+579, Deschidere 1 * 5.21, L 15.28, Infrastructura FDDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.11 | 33289-C11 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:6813 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.12 | 33289-C12 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:30 mp; PODET - Km 401+934, Deschidere 1 * 3.15, L 9.42, Infrastructura FDDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.13 | 33289-C13 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:2771 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.14 | 33289-C14 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:27 mp; PODET - Km 402+225, Deschidere 1 * 3.00, L 8.99, Infrastructura FDDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.15 | 33289-C15 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:8767 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |

| Crt | Nr cadastral Nr. | Adresa | Observații / Referințe |
|-------|------------------|--|--|
| A1.16 | 33289-C16 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:119 mp; PERON - Anul edificarii 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.17 | 33289-C17 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:117 mp; PERON - Anul edificarii 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.18 | 33289-C18 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | Nr. niveluri:1; S. construita la sol:110 mp; S. construita desfasurata:110 mp; Halta Probota; Anul edificarii 1902; Nr. inv 21160239 |
| A1.22 | 33289-C22 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:51 mp; PODET - Km 403+234, Deschidere 1 * 4.24, L 12.29, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.23 | 33289-C23 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:2660 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.24 | 33289-C24 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:47 mp; PODET - Km 403.535, Deschidere 1 * 5.32, L 9.96, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.25 | 33289-C25 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:4752 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.26 | 33289-C26 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:52 mp; PODET - Km 404+064, Deschidere 1 * 4.12, L 12.38, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.27 | 33289-C27 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:1686 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.28 | 33289-C28 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:71 mp; TRECERE LA NIVEL - Km 401+140, Anul edificarii 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.29 | 33289-C29 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:3293 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.30 | 33289-C30 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:31 mp; TRECERE LA NIVEL - Km 404+599, Anul edificarii 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.31 | 33289-C31 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:127 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.32 | 33289-C32 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:63 mp; Podet - Km 404+610, Deschidere 1*6.06, L9.98, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. Suprafata construita desfasurata 63mp |
| A1.33 | 33289-C33 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:3371 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.34 | 33289-C34 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:64 mp; PODET - Km 404+944, Deschidere 1 * 5.79, L 13.02, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.35 | 33289-C35 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:131 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.36 | 33289-C36 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:44 mp; ANEXA publica. Constructie in regim P, edificata in anul 1911, zidarie din caramida, fundatie din beton, acoperis tigla, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.37 | 33289-C37 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:6829 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.38 | 33289-C38 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:299 mp; PODET - Km 405+621, Deschidere 1 * 24.39, L 12.29, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.39 | 33289-C39 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:1646 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.40 | 33289-C40 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:62 mp; PODET - Km 405+782, Deschidere 1 * 5.22, L 12.85, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift si certificat de performanta energetica. |
| A1.41 | 33289-C41 | Jud. Suceava, L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 398+999 - Km CF 405+998 | S. construita la sol:2427 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificarii 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |

B. Partea II. Proprietari și acte

Carte Funciară Nr. 33289 Comuna/Oraș/Municipiu: Dolhasca

| Înscrieri privitoare la dreptul de proprietate și alte drepturi reale | | Referințe |
|--|---|---|
| 10391 / 05/07/2013 | | |
| Act Administrativ nr. 2, din 24/01/2002 emis de MLPTL (Inventarul bunurilor care alcatuiesc Domeniul Public al Statului la data de 23-02-2012 emis de MTI; HG NR. 1705 DIN 29.11.2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, Anexa nr. 16 " Inventarul bunurilor care alcatuiesc domeniul public al statului la HG nr. 1705/2006, Adresa nr. 33 din 29.04.2009 emisa de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii); | | |
| B1 | Intabulare, drept de PROPRIETATE, dobandit prin Lege, cota actuala 1/1 | A1, A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.7, A1.8, A1.9, A1.10, A1.11, A1.12, A1.13, A1.14, A1.15, A1.16, A1.17, A1.22, A1.23, A1.24, A1.25, A1.26, A1.27, A1.28, A1.29, A1.30, A1.31, A1.32, A1.33, A1.34, A1.35, A1.36, A1.37, A1.38, A1.39, A1.40, A1.41 |
| 1) STATUL ROMAN, DOMENIU PUBLIC | | |
| Act Administrativ nr. MM/224, din 24/01/2002 emis de MLPTL (Anexa nr. 1 la Contractul de concesiune nr. 2/24-01-2002 emis de MLPTL; Act aditional nr. OIS 32274/23-07-2012 la Contractul de concesiune emis de MTI); | | |
| B2 | Intabulare, drept de ADMINISTRARE, dobandit prin Lege, cota actuala 1/1 | A1, A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.7, A1.8, A1.9, A1.10, A1.11, A1.12, A1.13, A1.14, A1.15, A1.16, A1.17, A1.22, A1.23, A1.24, A1.25, A1.26, A1.27, A1.28, A1.29, A1.30, A1.31, A1.32, A1.33, A1.34, A1.35, A1.36, A1.37, A1.38, A1.39, A1.40, A1.41 |
| 1) MINISTERUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII SI CNCF CFR S.A. | | |
| B3 | Intabulare, drept de CONCESIUNE, dobandit prin Conventie, cota actuala 1/1 | A1, A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.7, A1.8, A1.9, A1.10, A1.11, A1.12, A1.13, A1.14, A1.15, A1.16, A1.17, A1.22, A1.23, A1.24, A1.25, A1.26, A1.27, A1.28, A1.29, A1.30, A1.31, A1.32, A1.33, A1.34, A1.35, A1.36, A1.37, A1.38, A1.39, A1.40, A1.41 |
| 1) COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE „CFR” S.A., CIF:11054529 | | |
| 16108 / 18/08/2017 | | |
| Act Normativ nr. 581, din 10/09/1998 emis de GUVERNUL ROMANIEI; Act Administrativ nr. 1447, din 08/09/2017 emis de CNCF CFR SA; | | |
| B5 | Se noteaza actualizarea datelor tehnice ale imobilului, in sensul evidentierii edificarii constructiei C18 - halta Probota, potrivit documentatiei cadastrale receptionata sub nr. 16108/2017 | A1, A1.1, A1.2, A1.3, A1.4, A1.5, A1.6, A1.7, A1.8, A1.9, A1.10, A1.11, A1.12, A1.13, A1.14, A1.15, A1.16, A1.17, A1.18, A1.22, A1.23, A1.24, A1.25, A1.26, A1.27, A1.28, A1.29, A1.30, A1.31, A1.32, A1.33, A1.34, A1.35, A1.36, A1.37, A1.38, A1.39, A1.40, A1.41 |
| B6 | Intabulare, drept de PROPRIETATE, dobandit prin Lege, cota actuala 1/1 | A1.18 |
| 1) CNCF " CFR" SA , prin Sucursala Regionala CF Iasi | | |

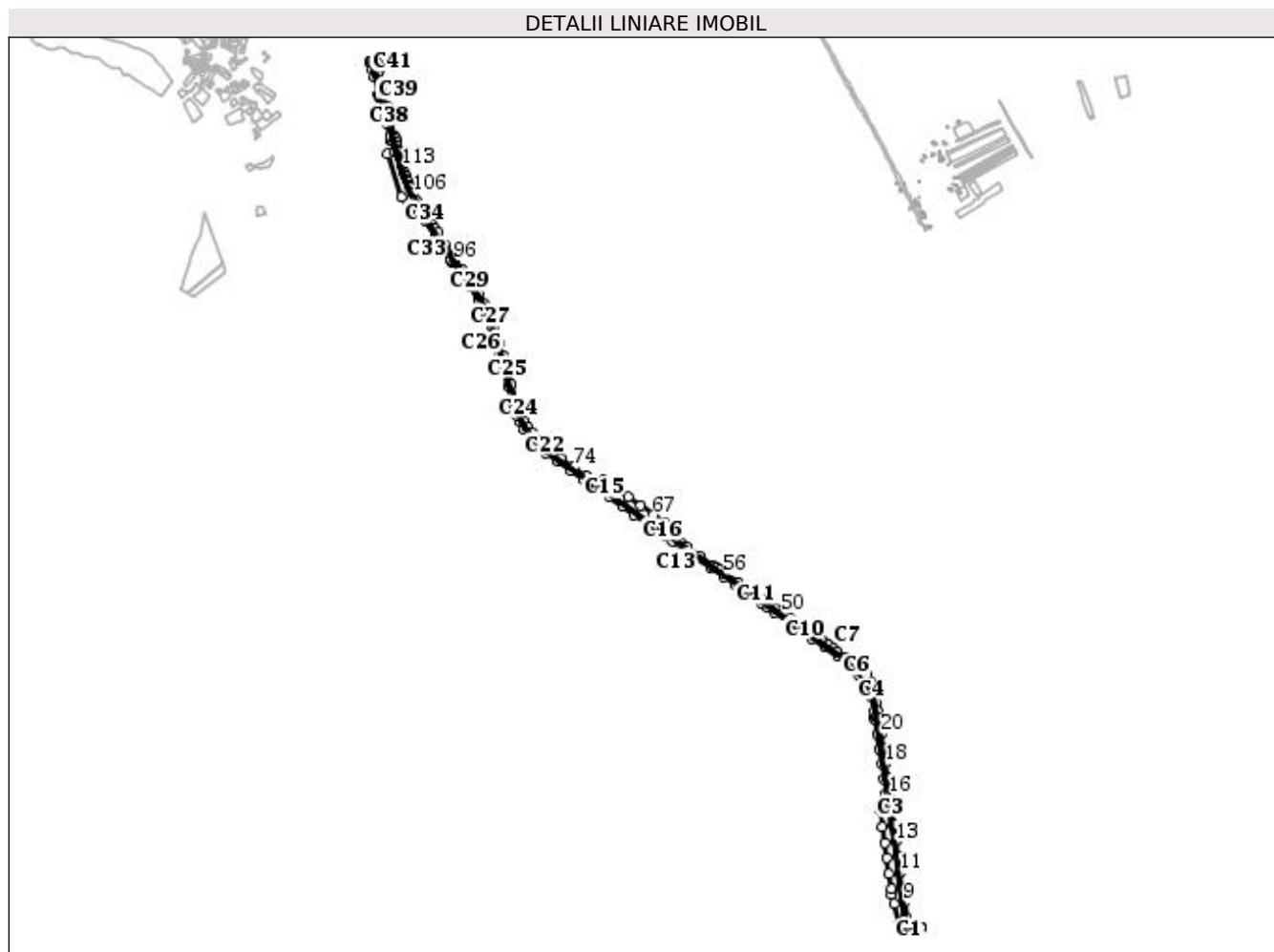
C. Partea III. SARCINI .

| Inscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanție și sarcini | Referințe |
|--|-----------|
| NU SUNT | |

Anexa Nr. 1 La Partea I**Teren**

| Nr cadastral | Suprafața (mp)* | Observații / Referințe |
|--------------|-----------------|---|
| 33289 | 245.204 | L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 406+645 - Km CF 408+996, L510 -CF Dolhasca-Falticeni, Km CF 0+000 - Km CF 3+236; PROPRIETAR STATUL ROMAN, PRIN MINISTERUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII, CONCESIONAR CNCF CFR SA; DF 1007,1046 |

* Suprafața este determinată în planul de proiecție Stereo 70.

**Date referitoare la teren**

| Nr Crt | Categorie folosință | Intra vilan | Suprafața (mp) | Tarla | Parcelă | Nr. topo | Observații / Referințe |
|--------|---------------------|-------------|----------------|-------|--|----------|---|
| 1 | cai ferate | NU | 245.204 | - | DF 933,936,958, 1492,1576,1 756 | - | L500 -CF Ploiesti-Vicsani, Km CF 406+645 - Km CF 408+996, L510 -CF Dolhasca-Falticeni, Km CF 0+000 - Km CF 3+236; PROPRIETAR STATUL ROMAN, PRIN MINISTERUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII, CONCESIONAR CNCF CFR SA; DF 1007,1046 |

Date referitoare la construcții

| Crt | Număr | Destinație construcție | Supraf. (mp) | Situație juridică | Observații / Referințe |
|------|----------|--------------------------------------|--------------|-------------------|--|
| A1.1 | 33289-C1 | construcții industriale și edilitare | 145 | Cu acte | S. construită la sol:145 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.2 | 33289-C2 | construcții industriale și edilitare | 174 | Cu acte | S. construită la sol:174 mp; PODET - Km 399+024, Deschidere 1 * 18.14, L 9.6, Infrastructura FDDB, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.3 | 33289-C3 | construcții industriale și edilitare | 14.126 | Cu acte | S. construită la sol:14126 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |

| Crt | Număr | Destinație construcție | Supraf. (mp) | Situație juridică | Observații / Referințe |
|-------|-----------|--|--------------|-------------------|--|
| A1.4 | 33289-C4 | construcții industriale și edilitare | 51 | Cu acte | S. construită la sol:51 mp; PODET - Km 400+579, Deschidere 1 * 4.09, L 12.38, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.5 | 33289-C5 | construcții industriale și edilitare | 1.658 | Cu acte | S. construită la sol:1658 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.6 | 33289-C6 | construcții industriale și edilitare | 70 | Cu acte | S. construită la sol:70 mp; PODET - Km 400+768, Deschidere 1 * 5.85, L 12.17, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.7 | 33289-C7 | construcții industriale și edilitare | 3.417 | Cu acte | S. construită la sol:3417 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.8 | 33289-C8 | construcții industriale și edilitare | 28 | Cu acte | S. construită la sol:28 mp; TRECERE LA NIVEL - Km 401+140, Anul edificării 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.9 | 33289-C9 | construcții industriale și edilitare | 280 | Cu acte | S. construită la sol:280 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.10 | 33289-C10 | construcții industriale și edilitare | 72 | Cu acte | S. construită la sol:72 mp; PODET - Km 400+579, Deschidere 1 * 5.21, L 15.28, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.11 | 33289-C11 | construcții industriale și edilitare | 6.813 | Cu acte | S. construită la sol:6813 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.12 | 33289-C12 | construcții industriale și edilitare | 30 | Cu acte | S. construită la sol:30 mp; PODET - Km 401+934, Deschidere 1 * 3.15, L 9.42, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.13 | 33289-C13 | construcții industriale și edilitare | 2.771 | Cu acte | S. construită la sol:2771 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.14 | 33289-C14 | construcții industriale și edilitare | 27 | Cu acte | S. construită la sol:27 mp; PODET - Km 402+225, Deschidere 1 * 3.00, L 8.99, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.15 | 33289-C15 | construcții industriale și edilitare | 8.767 | Cu acte | S. construită la sol:8767 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.16 | 33289-C16 | construcții industriale și edilitare | 119 | Cu acte | S. construită la sol:119 mp; PERON - Anul edificării 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.17 | 33289-C17 | construcții industriale și edilitare | 117 | Cu acte | S. construită la sol:117 mp; PERON - Anul edificării 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.18 | 33289-C18 | construcții administrative și social culturale | 110 | Cu acte | S. construită la sol:110 mp; S. construită desfasurată:110 mp; Halta Probota; Anul edificării 1902; Nr. inv 21160239 |
| A1.19 | 33289-C19 | construcții anexa | 22 | Fara acte | S. construită la sol:22 mp; ANEXA |
| A1.20 | 33289-C20 | construcții anexa | 5 | Fara acte | S. construită la sol:5 mp; ANEXA |
| A1.21 | 33289-C21 | construcții anexa | 28 | Fara acte | S. construită la sol:28 mp; ANEXA |
| A1.22 | 33289-C22 | construcții industriale și edilitare | 51 | Cu acte | S. construită la sol:51 mp; PODET - Km 403+234, Deschidere 1 * 4.24, L 12.29, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.23 | 33289-C23 | construcții industriale și edilitare | 2.660 | Cu acte | S. construită la sol:2660 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.24 | 33289-C24 | construcții industriale și edilitare | 47 | Cu acte | S. construită la sol:47 mp; PODET - Km 403.535, Deschidere 1 * 5.32, L 9.96, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |

| Crt | Număr | Destinație construcție | Supraf. (mp) | Situație juridică | Observații / Referințe |
|-------|-----------|--------------------------------------|--------------|-------------------|--|
| A1.25 | 33289-C25 | construcții industriale și edilitare | 4.752 | Cu acte | S. construită la sol:4752 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.26 | 33289-C26 | construcții industriale și edilitare | 52 | Cu acte | S. construită la sol:52 mp; PODET - Km 404+064, Deschidere 1 * 4.12, L 12.38, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.27 | 33289-C27 | construcții industriale și edilitare | 1.686 | Cu acte | S. construită la sol:1686 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.28 | 33289-C28 | construcții industriale și edilitare | 71 | Cu acte | S. construită la sol:71 mp; TRECERE LA NIVEL - Km 401+140, Anul edificării 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.29 | 33289-C29 | construcții industriale și edilitare | 3.293 | Cu acte | S. construită la sol:3293 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.30 | 33289-C30 | construcții industriale și edilitare | 31 | Cu acte | S. construită la sol:31 mp; TRECERE LA NIVEL - Km 404+599, Anul edificării 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.31 | 33289-C31 | construcții industriale și edilitare | 127 | Cu acte | S. construită la sol:127 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.32 | 33289-C32 | construcții industriale și edilitare | 63 | Cu acte | S. construită la sol:63 mp; Podet - Km 404+610, Deschidere 1*6.06, L9.98, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. Suprafața construită desfasurată 63mp |
| A1.33 | 33289-C33 | construcții industriale și edilitare | 3.371 | Cu acte | S. construită la sol:3371 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.34 | 33289-C34 | construcții industriale și edilitare | 64 | Cu acte | S. construită la sol:64 mp; PODET - Km 404+944, Deschidere 1 * 5.79, L 13.02, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.35 | 33289-C35 | construcții industriale și edilitare | 131 | Cu acte | S. construită la sol:131 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.36 | 33289-C36 | construcții industriale și edilitare | 44 | Cu acte | S. construită la sol:44 mp; ANEXA publica. Construcție în regim P, edificată în anul 1911, zidărie din caramida, fundație din beton, acoperis țiglă, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.37 | 33289-C37 | construcții industriale și edilitare | 6.829 | Cu acte | S. construită la sol:6829 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.38 | 33289-C38 | construcții industriale și edilitare | 299 | Cu acte | S. construită la sol:299 mp; PODET - Km 405+621, Deschidere 1 * 24.39, L 12.29, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.39 | 33289-C39 | construcții industriale și edilitare | 1.646 | Cu acte | S. construită la sol:1646 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |
| A1.40 | 33289-C40 | construcții industriale și edilitare | 62 | Cu acte | S. construită la sol:62 mp; PODET - Km 405+782, Deschidere 1 * 5.22, L 12.85, Infrastructura FDBA, Suprastructura GR BP, PIF 1869, nu detine lift și certificat de performanță energetică. |
| A1.41 | 33289-C41 | construcții industriale și edilitare | 2.427 | Cu acte | S. construită la sol:2427 mp; TERASAMENT CU CALE FERATA publica. Anul edificării 1869, Linile sunt electrificate, cu traverse de beton. |

Lungime Segmente**1) Valorile lungimilor segmentelor sunt obținute din proiecție în plan.**

| Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment | Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment | Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment |
|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1 | 2 | 0.644 | 2 | 3 | 1.348 | 3 | 4 | 18.698 |

| Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment | Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment | Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment |
|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 4 | 5 | 80.178 | 5 | 6 | 8.97 | 6 | 7 | 86.492 |
| 7 | 8 | 71.759 | 8 | 9 | 102.182 | 9 | 10 | 93.335 |
| 10 | 11 | 99.493 | 11 | 12 | 107.453 | 12 | 13 | 99.216 |
| 13 | 14 | 101.735 | 14 | 15 | 101.426 | 15 | 16 | 102.958 |
| 16 | 17 | 101.739 | 17 | 18 | 96.892 | 18 | 19 | 99.472 |
| 19 | 20 | 94.549 | 20 | 21 | 101.303 | 21 | 22 | 50.958 |
| 22 | 23 | 48.997 | 23 | 24 | 42.026 | 24 | 25 | 45.508 |
| 25 | 26 | 52.74 | 26 | 27 | 15.964 | 27 | 28 | 52.368 |
| 28 | 29 | 21.347 | 29 | 30 | 63.983 | 30 | 31 | 35.051 |
| 31 | 32 | 1.175 | 32 | 33 | 19.395 | 33 | 34 | 12.239 |
| 34 | 35 | 23.994 | 35 | 36 | 16.448 | 36 | 37 | 65.626 |
| 37 | 38 | 31.383 | 38 | 39 | 36.09 | 39 | 40 | 8.421 |
| 40 | 41 | 40.509 | 41 | 42 | 18.183 | 42 | 43 | 13.053 |
| 43 | 44 | 17.104 | 44 | 45 | 17.329 | 45 | 46 | 37.919 |
| 46 | 47 | 60.0 | 47 | 48 | 51.882 | 48 | 49 | 49.278 |
| 49 | 50 | 51.353 | 50 | 51 | 49.862 | 51 | 52 | 99.258 |
| 52 | 53 | 87.65 | 53 | 54 | 47.79 | 54 | 55 | 66.941 |
| 55 | 56 | 100.475 | 56 | 57 | 42.771 | 57 | 58 | 25.984 |
| 58 | 59 | 28.511 | 59 | 60 | 101.951 | 60 | 61 | 102.287 |
| 61 | 62 | 48.978 | 62 | 63 | 100.867 | 63 | 64 | 30.003 |
| 64 | 65 | 52.499 | 65 | 66 | 12.473 | 66 | 67 | 93.59 |
| 67 | 68 | 99.991 | 68 | 69 | 98.491 | 69 | 70 | 101.28 |
| 70 | 71 | 89.526 | 71 | 72 | 45.245 | 72 | 73 | 103.092 |
| 73 | 74 | 102.243 | 74 | 75 | 103.318 | 75 | 76 | 99.817 |
| 76 | 77 | 48.626 | 77 | 78 | 49.274 | 78 | 79 | 47.588 |
| 79 | 80 | 50.898 | 80 | 81 | 49.188 | 81 | 82 | 49.111 |
| 82 | 83 | 94.39 | 83 | 84 | 107.516 | 84 | 85 | 93.818 |
| 85 | 86 | 101.921 | 86 | 87 | 80.445 | 87 | 88 | 27.821 |
| 88 | 89 | 89.41 | 89 | 90 | 99.302 | 90 | 91 | 59.739 |
| 91 | 92 | 71.384 | 92 | 93 | 26.685 | 93 | 94 | 50.409 |
| 94 | 95 | 107.848 | 95 | 96 | 81.317 | 96 | 97 | 110.567 |
| 97 | 98 | 97.43 | 98 | 99 | 40.716 | 99 | 100 | 28.663 |
| 100 | 101 | 32.961 | 101 | 102 | 29.332 | 102 | 103 | 28.296 |
| 103 | 104 | 41.108 | 104 | 105 | 49.396 | 105 | 106 | 49.649 |
| 106 | 107 | 50.567 | 107 | 108 | 12.743 | 108 | 109 | 23.567 |
| 109 | 110 | 11.229 | 110 | 111 | 22.04 | 111 | 112 | 25.129 |
| 112 | 113 | 43.978 | 113 | 114 | 6.573 | 114 | 115 | 10.339 |
| 115 | 116 | 8.942 | 116 | 117 | 2.619 | 117 | 118 | 6.049 |
| 118 | 119 | 16.595 | 119 | 120 | 14.136 | 120 | 121 | 30.436 |
| 121 | 122 | 9.009 | 122 | 123 | 3.526 | 123 | 124 | 32.552 |
| 124 | 125 | 22.071 | 125 | 126 | 19.861 | 126 | 127 | 14.737 |
| 127 | 128 | 110.952 | 128 | 129 | 36.441 | 129 | 130 | 23.797 |
| 130 | 131 | 12.566 | 131 | 132 | 21.083 | 132 | 133 | 105.637 |
| 133 | 134 | 42.925 | 134 | 135 | 23.177 | 135 | 136 | 45.338 |
| 136 | 137 | 19.92 | 137 | 138 | 19.704 | 138 | 139 | 58.287 |
| 139 | 140 | 19.925 | 140 | 141 | 0.866 | 141 | 142 | 4.987 |
| 142 | 143 | 1.195 | 143 | 144 | 11.084 | 144 | 145 | 2.247 |
| 145 | 146 | 8.676 | 146 | 147 | 2.347 | 147 | 148 | 46.372 |
| 148 | 149 | 52.214 | 149 | 150 | 121.526 | 150 | 151 | 4.754 |
| 151 | 152 | 9.736 | 152 | 153 | 5.531 | 153 | 154 | 73.434 |
| 154 | 155 | 62.019 | 155 | 156 | 2.529 | 156 | 157 | 40.441 |
| 157 | 158 | 90.487 | 158 | 159 | 20.614 | 159 | 160 | 11.45 |
| 160 | 161 | 73.804 | 161 | 162 | 49.375 | 162 | 163 | 290.246 |
| 163 | 164 | 114.83 | 164 | 165 | 54.212 | 165 | 166 | 79.95 |
| 166 | 167 | 102.06 | 167 | 168 | 96.44 | 168 | 169 | 93.422 |
| 169 | 170 | 4.618 | 170 | 171 | 15.483 | 171 | 172 | 4.865 |

| Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment | Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment | Punct început | Punct sfârșit | Lungime segment |
|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 172 | 173 | 94.383 | 173 | 174 | 100.806 | 174 | 175 | 100.672 |
| 175 | 176 | 49.29 | 176 | 177 | 10.57 | 177 | 178 | 39.201 |
| 178 | 179 | 97.638 | 179 | 180 | 100.571 | 180 | 181 | 94.726 |
| 181 | 182 | 102.026 | 182 | 183 | 100.212 | 183 | 184 | 101.022 |
| 184 | 185 | 46.747 | 185 | 186 | 50.418 | 186 | 187 | 50.58 |
| 187 | 188 | 52.258 | 188 | 189 | 52.42 | 189 | 190 | 50.168 |
| 190 | 191 | 51.687 | 191 | 192 | 50.066 | 192 | 193 | 101.081 |
| 193 | 194 | 102.082 | 194 | 195 | 103.751 | 195 | 196 | 94.929 |
| 196 | 197 | 99.468 | 197 | 198 | 104.611 | 198 | 199 | 95.31 |
| 199 | 200 | 99.244 | 200 | 201 | 93.975 | 201 | 202 | 56.15 |
| 202 | 203 | 50.335 | 203 | 204 | 98.846 | 204 | 205 | 101.632 |
| 205 | 206 | 100.492 | 206 | 207 | 100.066 | 207 | 208 | 98.994 |
| 208 | 209 | 101.805 | 209 | 210 | 99.285 | 210 | 211 | 50.16 |
| 211 | 212 | 51.354 | 212 | 213 | 100.501 | 213 | 214 | 97.842 |
| 214 | 215 | 99.612 | 215 | 216 | 102.133 | 216 | 217 | 100.175 |
| 217 | 218 | 100.46 | 218 | 219 | 50.272 | 219 | 220 | 45.385 |
| 220 | 221 | 97.107 | 221 | 222 | 51.714 | 222 | 223 | 96.636 |
| 223 | 224 | 35.625 | 224 | 225 | 4.415 | 225 | 226 | 15.918 |
| 226 | 227 | 5.677 | 227 | 228 | 99.77 | 228 | 229 | 95.434 |
| 229 | 230 | 98.247 | 230 | 231 | 98.294 | 231 | 232 | 101.119 |
| 232 | 233 | 95.224 | 233 | 234 | 54.172 | 234 | 235 | 108.94 |
| 235 | 236 | 102.546 | 236 | 237 | 97.193 | 237 | 238 | 105.519 |
| 238 | 239 | 100.253 | 239 | 240 | 31.098 | 240 | 241 | 62.818 |
| 241 | 242 | 138.735 | 242 | 243 | 18.11 | 243 | 244 | 16.359 |
| 244 | 245 | 27.382 | 245 | 246 | 33.468 | 246 | 247 | 5.411 |
| 247 | 248 | 3.747 | 248 | 249 | 9.258 | 249 | 1 | 6.163 |

** Lungimile segmentelor sunt determinate în planul de proiecție Stereo 70 și sunt rotunjite la 1 milimetru.

*** Distanța dintre puncte este formată din segmente cumulate ce sunt mai mici decât valoarea 1 milimetru.

Extrasul de carte funciară generat prin sistemul informatic integrat al ANCPİ conține informațiile din cartea funciară active la data generării. Acesta este valabil în condițiile prevăzute de art. 7 din Legea nr. 455/2001, coroborat cu art. 3 din O.U.G. nr. 41/2016, exclusiv în mediul electronic, pentru activități și procese administrative prevăzute de legislația în vigoare. Valabilitatea poate fi extinsă și în forma fizică a documentului, fără semnătură olografă, cu acceptul expres sau procedural al instituției publice ori entității care a solicitat prezentarea acestui extras.

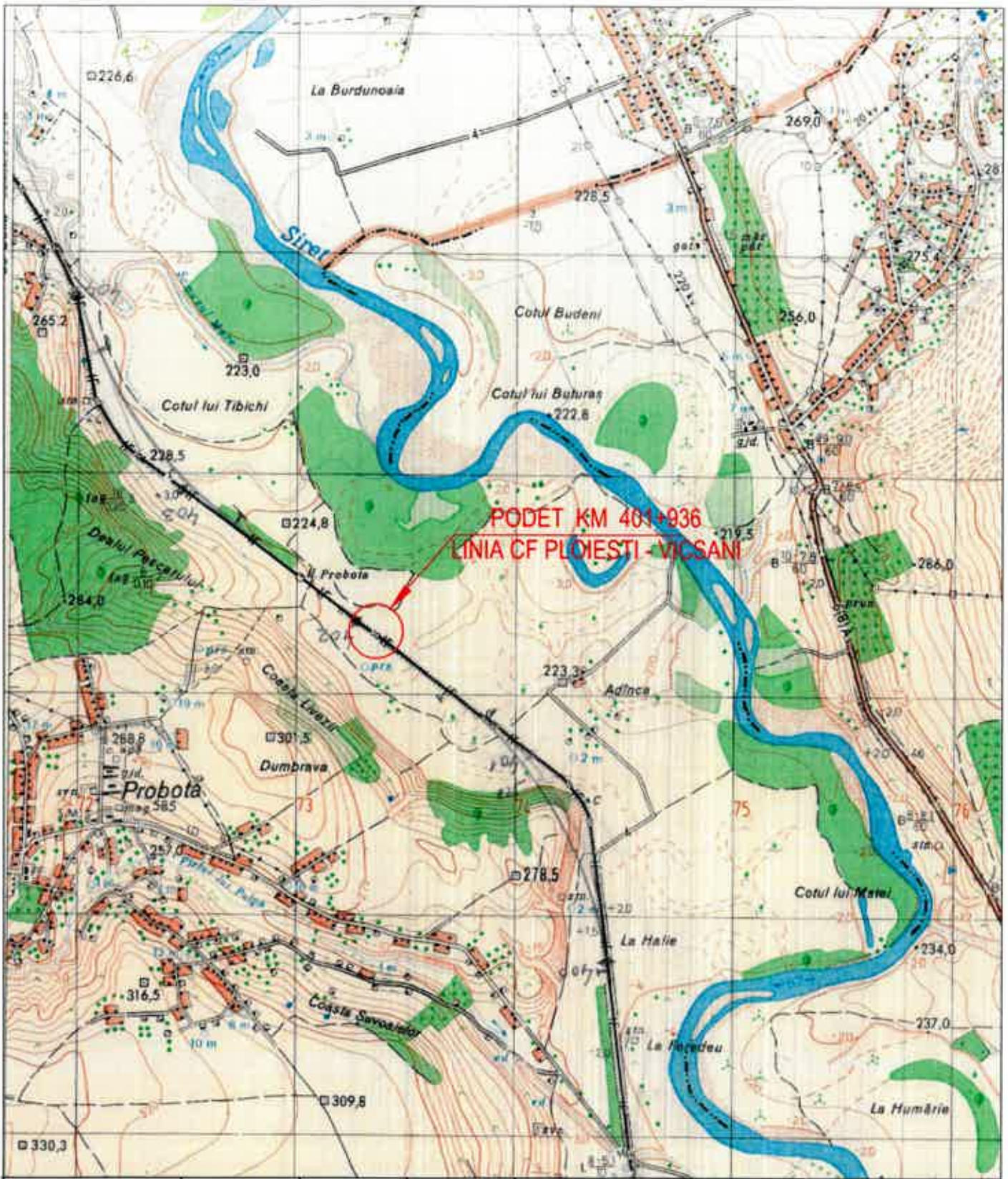
Verificarea corectitudinii și realității informațiilor conținute de document se poate face la adresa www.ancpi.ro/verificare, folosind codul de verificare online disponibil în antet. Codul de verificare este valabil 30 de zile calendaristice de la momentul generării documentului.

Data și ora generării,

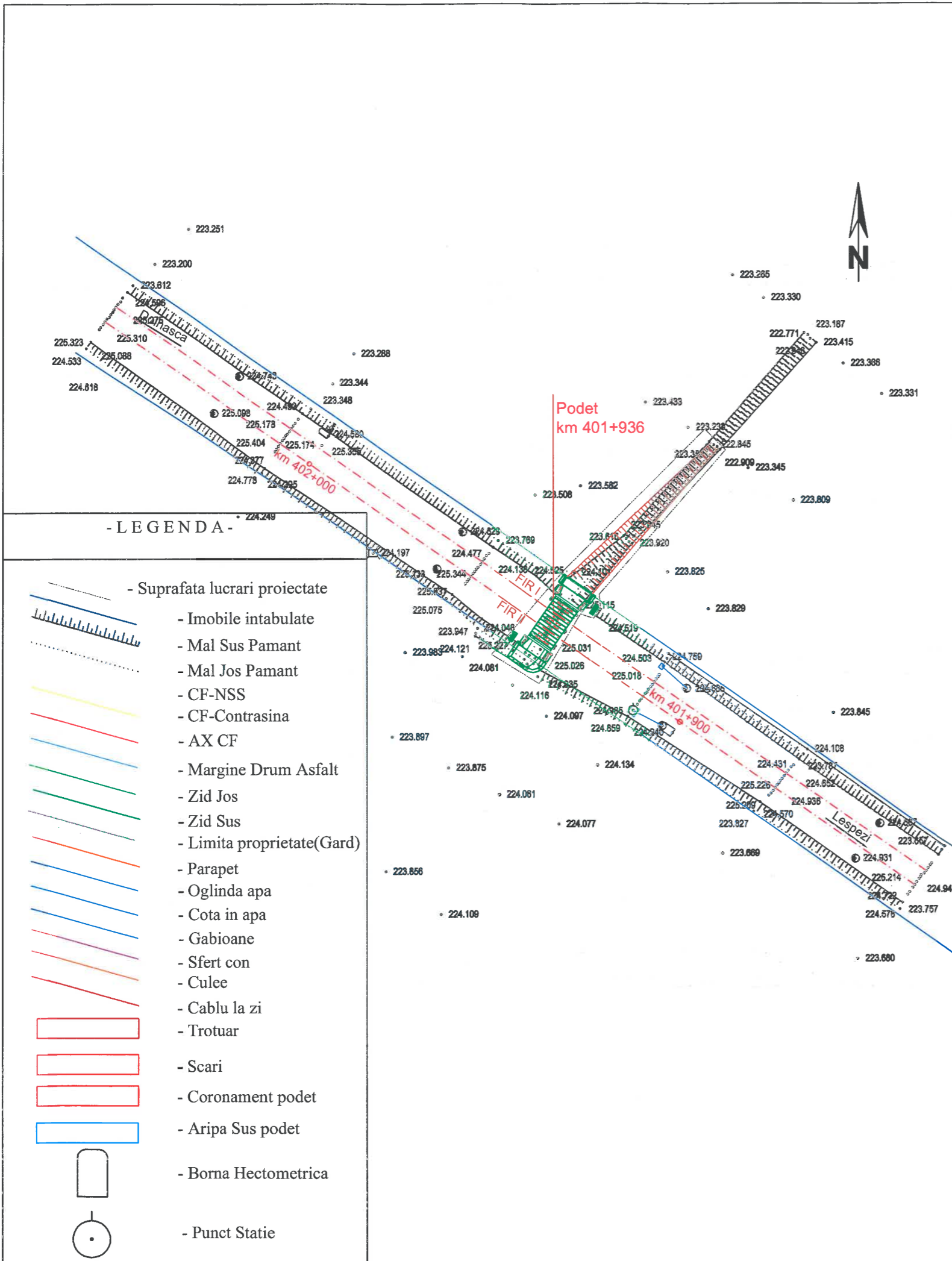
13/03/2020, 13:08

**GRAFIC DE EXECUȚIE PODEȚ
KM 401+936**

| Nr. Crt. | Lucări efectuate | DURATA DE EXECUȚIE (LUNI) | | | | |
|---|--|---------------------------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Sub circulație normală fără închideri de linie | | | | | | |
| 1 | Se preda amplasamentul, se realizează organizarea de șantier, drumul și platforma tehnologică de lucru | | | | | |
| 2 | Se identifică, se pichetează și se pun în siguranță cablurile SCB, TTR etc. din zona lucrărilor | | | | | |
| Sub circulație, cu restricție de viteză V=30 km/h pe linia I și închidere de circulație pe linia II cu scoaterea de sub tensiune a liniei de contact | | | | | | |
| 3 | Se desface catenara | | | | | |
| 4 | Se demontează cablul de fibră optică, a instalațiilor de semnalizare și telecomunicație | | | | | |
| 5 | Se desface linia II pe lungimea a 3 panouri de câte 25.00m fiecare | | | | | |
| 6 | Se realizează un panou central pentru podul provizoriu, având lungimea de minim 21.00m și două panouri adiacente (de tranziție) de câte 15.00m | | | | | |
| 7 | Se decapează prismul de piatră spartă și terasamentul căii | | | | | |
| 8 | Se realizează săpăturile pentru blocurile de fundație din beton armat pentru reazemele provizorii | | | | | |
| 9 | Se introduc blocurile prefabricate pentru reazeme | | | | | |
| 10 | Se demolează podețul existent sub linia II | | | | | |
| 11 | Se introduce în cale podul provizoriu tip G15 | | | | | |
| 12 | Se montează calea | | | | | |
| 13 | Se montează catenara | | | | | |
| 14 | Se asigură continuitatea circuitelor de cale și electroizolarea | | | | | |
| 15 | Se deschide circulația feroviară cu restricție de viteză V=30 km/h | | | | | |



| | | | | |
|--|------------------------|-----------|------------|--|
| | | | | |
| VERIFICATOR/ EXPERT | NUME | SEMNAȚURA | CERINȚA | REFERAT/EXPERTIZA NR. / DATA |
| I.S.P.C.F.-S.A. DEPARTAMENT: LUCRĂRI DE ARTĂ | | | | BENEFICIAR: COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE C.F.R.SA. SUCURSALA REGIONALĂ CF IASI |
| | | | | PROIECT NR. 8635/2020 |
| | NUMELE | SEMNAȚURA | | FAZA: S.F |
| PROIECTAT | ing. Cătălin Dobreanu | | | |
| VERIFICAT | ing. Cristina Mihali | | Data | |
| DIRECTOR DLA | ing. Michaiela Sărăcin | | junie 2020 | |
| | | | | - PLAN DE INCADRARE IN ZONA - |





UNIUNEA EUROPEANĂ


PROIECT FINANȚAT DE
UNIUNEA EUROPEANĂ /
EUROPEAN UNION
FINANCED PROJECT



GUVERNUL ROMÂNIEI /
ROMANIAN GOVERNMENT







Instrumente Structurale
2014-2020



Beneficiar / Beneficiary :

**COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR" SA
SUCURSALA REGIONALA CF IASI**

| | Data / Date : | Semnatura / Signature : |
|---|-------------------------------------|---|
| PROIECTANT DE SPECIALITATE / SPECIALTY DESIGNER :  | INTOCMIT / ELABORATED : | |
| | Nume / Name : Vadim COJUHARI | 06.2020  |
| | VERIFICAT / CHECKED : | |
| | Nume / Name : Cristina MIHALI | 06.2020  |
| | MANAGER PROIECT / PROJECT MANAGER : | |
| | Nume / Name : Florentina MIHALI | 06.2020  |

| DATA / DATE | DESCRIERE / DESCRIPTION | INTOCMIT / ELABORATED | VERIFICAT / CHECKED | APROBAT / APPROVED |
|-------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

**“Lucrari de reabilitare poduri, podete si tuneluri de cale ferata
- etapa a II-a - faza studiu de fezabilitate” - S.R.C.F. Iasi**

| DENUMIRE / TITLE : | FAZA PROIECT / PROJECT PHASE | SCARA / SCALE |
|--|------------------------------|---------------|
| Podet km 401+936 PLAN DE SITUATIE Podet dalat D5 | SF | 1:1000 |

| CODIFICARE / CODIFICATION SYSTEM : | NR. PAG / PAGE NO | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|
| <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>S</td><td>F</td><td>P</td><td>O</td><td>D</td><td>I</td><td>S</td><td>1</td><td>3</td><td>P</td><td>O</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>R</td><td>0</td><td>0</td> </tr> </table> | S | F | P | O | D | I | S | 1 | 3 | P | O | 0 | 0 | 1 | R | 0 | 0 | 1:1 |
| S | F | P | O | D | I | S | 1 | 3 | P | O | 0 | 0 | 1 | R | 0 | 0 | | |