

# **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](mailto:ispcf@ispcf.ro)  
Cod bancar IBAN RO05INGB0001008199178910 deschis la ING Bank, numar inregistrare fiscala RO 1566866, numar inregistrare la Registrul Comertului J40/248/1992

## **MEMORIU PREZENTARE**

în conformitate cu Legea nr. 292/2018

### **MODERNIZARE TN KM 62+407 ÎN TRE STAȚIILE C.F. COGEALAC – MIHAI VITEAZU**



**2019**

**BENEFICIAR:**

**CNCF "CFR" SA - SUCURSALA REGIONALĂ CF CONSTANTA**



# **INSTITUTUL DE STUDII SI PROIECTARI CAI FERATE**

Bld. Dinicu Golescu nr. 38, Cod postal 010873, București, 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

## **MODERNIZARE TRECERE DE NIVEL KM 62+407 INTRE STAȚIILE CF COGEALAC SI MIHAI VITEAZUL**

### **LISTĂ DE SEMNĂTURI**

DIRECTOR General

ing. Georget **ANAZARIEI**

ȘEF PROIECT

ing. Florentina **MIHAI**

ELABORATOR

ing. Luminița **NICULAE**



**2019**

## CUPRINS

<b>1. INTRODUCERE</b> .....	<b>3</b>
<b>2. DENUMIREA PROIECTULUI</b> .....	<b>3</b>
<b>3. TITULARUL PROIECTULUI</b> .....	<b>3</b>
<b>4. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT</b> .....	<b>3</b>
4.1. PREZENTAREA PROIECTULUI .....	3
4.2. JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI.....	6
4.3. VALOAREA INVESTITIEI .....	7
4.4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA.....	7
4.5. CARACTERISTICILE FIZICE ALE PROIECTULUI, LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI .....	7
4.5.1. Caracteristicile fizice ale proiectului.....	7
4.5.2. Limitele amplasamentului proiectului.....	8
4.6. ELEMENTE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUȘ .....	9
4.6.1. Descrierea tehnologiei de execuție.....	9
4.7. MATERII PRIME, ENERGIA ȘI COMBUSTIBILII UTILIZATI .....	13
4.7.1. Racordarea la rețelele utilitare existente în zona.....	14
4.7.2. Lucrări de refacere a amplasamentului.....	14
4.7.3. Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente .....	15
4.7.4. Metode folosite în construcție/demolare .....	15
4.7.5. Planul de execuție .....	15
4.7.6. Alternative care au fost cerute pentru proiect.....	15
4.7.7. Alte autorizații cerute pentru proiect .....	16
<b>5. DESCRIEREA LURARILOR DE DEMOLARE NECESARE</b> .....	<b>16</b>
<b>6. DESCRIEREA AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI</b> .....	<b>16</b>
<b>7. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ...</b>	<b>17</b>
7.1. SURSE DE POLUANTI .....	17
7.1.1. Protecția calității apelor .....	17
7.1.2. Protecția calității aerului .....	18
7.1.3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor .....	19
7.1.4. Protecția împotriva radiațiilor .....	20
7.1.5. Protecția solului și subsolului .....	20
7.1.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice.....	21
7.1.7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public.....	21
7.1.8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament .....	22
7.1.9. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase.....	23

<b>8. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE DE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV .....</b>	<b>23</b>
8.1. IMPACTUL ASUPRA POPULAȚIEI.....	23
8.2. IMPACTUL ASUPRA FAUNEI ȘI FLOREI .....	23
8.3. IMPACTUL ASUPRA SOLULUI ȘI SUBSOLULUI .....	24
8.4. IMPACTUL ASUPRA CALITĂȚII APEI .....	25
8.5. IMPACTUL ASUPRA CALITĂȚII AERULUI .....	25
8.6. IMPACTUL DATORAT ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR .....	26
8.7. IMPACTUL ASUPRA PEISAJULUI .....	26
<b>9. MASURI PRIVIND PREVENIREA POLUARII .....</b>	<b>27</b>
<b>10. MONITORIZAREA FACTORILOR DE MEDIU .....</b>	<b>27</b>
<b>11. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE .....</b>	<b>28</b>
<b>12. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE SANTIER.....</b>	<b>28</b>
12.1. LUCRĂRI PREGĂTITOARE .....	28
12.2. DOTĂRI AFERENTE ORGANIZĂRII DE SANTIER .....	28
12.3. DEPOZITE .....	30
<b>13. LUCRĂRI DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI .....</b>	<b>30</b>

## 1. INTRODUCERE

Prin decizia etapei de evaluare inițială nr. 5155/22.08.2019 transmisă de APM CONSTANTA, 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, pct.13 lit. a), nu intra sub incidența art.28 din OUG 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, lucrările se execută la **limita** ariilor protejate ariile protejate ROSCI0087, ROSPA 0045 și Parcul Natural Grădiștea Muncelului - Cioclovina și **nu** intra 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

**Modernizare trecere nivel km 62+407 între stațiile c.f. Cogealac și Mihai Viteazul**

## 3. TITULARUL PROIECTULUI

Titular: CNCF – “CFR” SA - Sucursala Regionala Cai Ferate Constanta  
Adresa titularului: Str. Aleea Albastrelor, nr. 10, Constanta, jud. Constanta  
Tel/ Fax 0241 589 840/0241 587 240

Director: Dorin Maer

Persoana de contact: Liviu Barda – tel. 0722 693 181

## 4. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

### 4.1. PREZENTAREA PROIECTULUI

În cadrul proiectului s-au prevăzut a se executa următoarele lucrări:

#### **Lucrări de terasamente și suprastructură**

Trecerea la nivel se va amenaja cu dale elastice de cauciuc agrementate și autorizate AFER pentru utilizarea pe rețeaua CFR. Zona cu dale va avea lățimea de 9,00m.

În zona trecerii, se va reabilita terasamentul și suprastructura căii ferate pe o lungime de 15 m. Se va realiza săpătura pentru realizarea substratului căii pe o adâncime de aproximativ 1 m, măsurată de la nivel superior șină existent.

Suprafața de la baza săpăturii se va amenaja și se va compacta energic cu cilindrul compactor. La baza decapării se va așterne un material geotextil cu rol de separație (pe toată suprafața săpăturii) și o geogrilă biaxială cu lățimea de 4,00 m. S-a prevăzut o geogrilă biaxială cu rezistența la întindere, care se va așterne în lungul liniei simetric față de axul căii ferate. Geotextilul și geogriile se vor întinde bine. Geogriile se vor fixa la capete cu ancore din oțel.

Stratul de repartiție se va realiza din balast și se va compacta. Se va asigura grosimea umpluturii din balast de 30 cm în axul căii ferate.

La nivelul superior, stratul de repartiție va fi orizontal.

Prin refacerea terasamentului se realizează o lățire a platformei căii la nivelul feței superioare a terasamentului de 3,60 m.

Terasamentul refăcut și consolidat se va racorda la capete cu terasamentul existent.

Se va reface apoi suprastructura căii cu materiale noi: piatră spartă, traverse, șină și material mărunț, menținându-se caracteristicile liniei c.f.

După refacere, linia se va îngloba în calea fără joante.

#### **Lucrari de scurgere a apelor**

Pentru a preîntâmpina acumularea apei în zona trecerii, s-au proiectat următoarele lucrări de scurgere a apelor în lungul căii ferate:

- dren longitudinal pe partea dreaptă a căii ferate, zona km 62+361,60 ÷ km 62+417,60, L=56,00 m;
- dren longitudinal pe partea stângă a căii ferate, zona km 62+363,85 ÷ km 62+425,85, L=62,00 m.

Drenurile vor avea panta de scurgere de 1,5‰ și se vor descărca în podețul existent la circa 50 m de trecere.

Lucrările de săpătură pentru execuția drenului de pe partea dreaptă a căii ferate se vor executa cu atenție pentru a nu afecta cablul telefonic existent în zonă.

Săpătura pentru execuția drenurilor se va face pe o lățime de 0,65 m. Se va așterne materialul geotextil de filtrare, un strat de nisip de 10 cm grosime și apoi tubul din polietilenă de înaltă densitate, perforat. Se vor utiliza tuburi corugate cu diametrul  $D_{ext}=200$  mm ( $D_{int}=176$  mm).

Umplutura din corpul drenului se va executa din pietriș sort 8-32mm și se va compacta cu maiul de mână în straturi de 10-20 cm grosime. Deasupra drenului se va executa o umplutură din material drenant sort 32-63 mm până la nivel inferior al pietrei sparte.

Drenurile longitudinale se vor executa prin forare în zona subtraversării drumului și în săpătură deschisă pe restul lungimii. În zona subtraversării drumului, tuburi de scurgere a apelor vor fi învelite în material geotextil cu rol de filtrare.

Atât pe partea dreaptă a căii ferate cât și pe partea stângă a acesteia, drenurile proiectate sunt prevăzute cu cămine de vizitare. Căminele se realizează din tuburi corugate PEHD, neperforate, cu  $D_{ext}=1000$  mm ( $D_{int}=853$  mm).

Săpătura pentru cămine se va executa cu sprijinirea puternică a pereților.

Excavația pentru poziționarea căminelor va avea dimensiunile mai mari decât dimensiunea căminului, respectiv de 1,50 m x 1,50 m.



Căminele se vor monta pe un strat de nisip de 10 cm grosime. Se va asigura o fundație stabilă pentru a evita deplasarea în timp a căminelor datorită tasării.

Se va acorda o importanță deosebită alinierii căminelor cu rețeaua de tuburi de dren și asigurării verticalității acestora.

La cele două drenuri s-au prevăzut câte 3 cămine de vizitare - unul la capătul drenului și câte două de o parte și de alta a drumului, la subtraversarea acestuia.

### Lucrari de drumuri

De o parte și de alta a trecerii la nivel s-a prevăzut refacerea drumului pe o lungime de 25 m stânga/dreapta față de axul c.f.

Se vor reface straturile asfaltice superioare pe o lungime de 20 m de o parte și de alta a trecerii la nivel. Intervențiile la structura rutieră vor fi următoarele:

- frezare straturii rutiere existente pe o grosime de 10 cm
- așternerea următoarelor straturi:
  - 4 cm strat de uzură MAS 16;
  - 6 cm strat de legătură BAD 22,4.

De o parte și de alta a căii ferate, la marginea drumului s-au prevăzut parapeteți deformabili de tip H1 pe o lungime de 12 m. În continuarea acestor parapeteți, vor fi păstrați parapeteții metalici existenți pe marginea drumului național.

### Lucrări de semnalizare

Se vor înlocui indicatoarele rutiere IR cu o instalație SAT (instalație de semnalizare automată cu lumini roșii clipitoare), aceasta având ca avantaj sporirea securității circulației rutiere și feroviare, conform normelor UE.

Soluția adoptată pentru introducerea instalației de semnalizare automată a apropierii trenurilor SAT cu numărătoare de osii și senzori de roată, având postul de control în stația Cogealac, presupune următoarele lucrări:

#### la exterior:

- pentru circulația rutieră vor fi montate două semnale luminoase de avertizare rutieră echipate cu sirenă de alarmare și cu foc de veghe (de bună funcționare a instalației SAT), A și B, câte unul de fiecare parte a trecerii la nivel, pe partea dreaptă a sensului de mers rutier;
- montarea unui dulap de aparat, antiefracție;
- montarea a două semnale de avarie S1 și S2 amplasate pe partea dreaptă a sensului de mers pe linia de cale ferată, câte unul de fiecare parte a trecerii la nivel, acestea având rolul de a afișa indicația "roșu" și de a restricționa circulația feroviară ordonând "oprirea" în situația de avarie sau de deranjament al instalației SAT;
- montarea de balize avertizoare, inductoare de cale, numărătoare de osii, senzori de roată;

- realizarea rețelei de cabluri de semnalizare și de alimentare pozate subteran de-a lungul căii ferate necesare interconectărilor electrice între elementele instalației SAT.

**la interior:**

- montarea în stația Cogealac a unui dulap modificat și conectarea acestuia la noul pupitru din stație;
- montarea unei surse neîntreruptibile la postul central din stația Cogealac pentru electroalimentarea instalației SAT și interconectarea acesteia cu instalația SAT;
- montarea unui nou pupitru în stația Cogealac conținând elementele cu butoanele de comanda-control și cu indicatoarele luminoase pentru controlul funcționării și pentru semnalizare specifice instalației SAT.

Traseul cablului telefonic interurban va fi determinat înaintea începerii lucrărilor. Pe zona cablului, lucrările se vor executa cu atenție astfel încât acesta să nu fie afectat.

**4.2. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI**

Linia c.f. intersectează drumul european E 87, iar nivelul siguranței rutiere și feroviare este foarte scăzut fiind necesar ca să se execute lucrări de modernizare a trecerii la nivel între cele două cai de comunicație.

Calea ferată este simplă și neelectrificată.

Trecerea la nivel are semnalizare rutieră IR "crucea Sf. Andrei" și indicatorul "STOP".

Trecerea la nivel peste linia c.f. este amenajată cu dale din beton armat prefabricate.

În zona trecerii la nivel drumul are lățimea de 7,00 m și este asfaltat pe ambele părți ale liniei C.F. Dalele de beton armat prezintă degradări prin măcinarea betonului afectat de fenomenul de îngheț - dezgheț precum și de greutatea autovehiculelor de mare tonaj. Elementele prefabricate din beton au defecte vizibile de tipul loviri, ciobiri, fisuri fiind acoperite parțial cu asfalt.

De asemenea, datorită stării de degradare, trecerea autovehiculelor peste linia de cale ferată este îngreunată, necesită un timp mare și determinând consecințe negative asupra activității feroviare din zona.

Parapeții de siguranță sunt parțial distrusi pe ambele părți ale trecerii nivel.

Intervalul Mihai Viteazu-Cogealac nu are instalație BLA (bloc de linie automat) sau BLSA (bloc de linie semiautomat).

Trecerea la nivel nu este prevăzută cu instalație de semnalizare a apropierii trenurilor tip SAT sau BAT, putându-se produce incidente feroviare cu afectarea integrității materialului rulant, a autovehiculelor rutiere sau a persoanelor.



Instalația de asigurare cu chei tip ATM (asigurare tablouri mecanice) din stația Cogealac nu are în componența sa și instalații de semnalizare a apropierii trenurilor tip SAT (instalație de semnalizare automată cu lumini roșii clipitoare) sau BAT (instalație de semnalizare automată cu lumini roșii clipitoare și semibarieră automată).

În zona există cablu telefonic.

În urma expertizei tehnice, prin Raportul de expertiza din anul 2018, care a avut drept scop stabilirea diagnosticului și a lucrărilor necesare circulației rutiere și feroviare în condiții de siguranță, s-a ales, la recomandarea expertului tehnic, varianta cu montarea unui sistem de dale elastic de cauciuc.

Necesitatea reabilitării trecerii la nivel cu dale elastice este impusă de starea actuală, de degradare, a trecerii la nivel. Prin realizarea obiectivului de investiții "Modernizarea trecerii la nivel și echiparea acesteia cu instalație SAT" se va spori siguranța circulației feroviare și rutiere.

#### **4.3. VALOAREA INVESTITIEI**

Valoarea investiției este de 131.700,58 lei, din care 111.013,60 lei C+M.

#### **4.4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘĂ**

Durata de execuție a lucrărilor este de 3 luni.

#### **4.5. CARACTERISTICILE FIZICE ALE PROIECTULUI, LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI**

##### **4.5.1. Caracteristicile fizice ale proiectului**

Lucrările se vor executa la trecerea la nivel de la km 62+407, de pe linia cf Medgidia - Tulcea, între stațiile Cogealac și Mihai Viteazul.

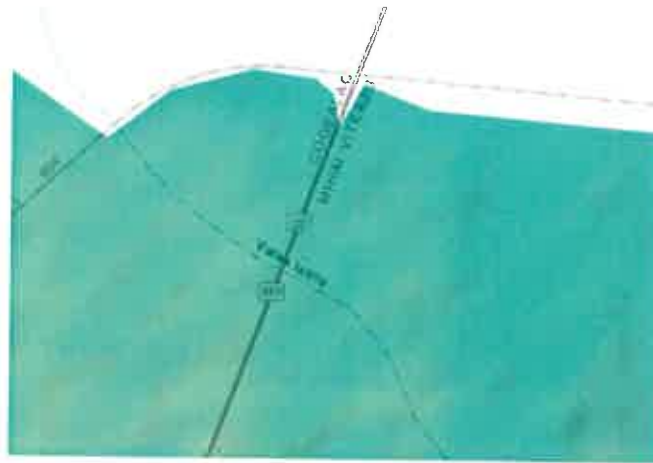
Din punct de vedere geomorfologic, amplasamentul cercetat se încadrează în cuprinsul Podisului Istrei, zona ce se caracterizează printr-un relief domol, cu largi zone depresionare sub forma de vai ai caror versanți se întind pe suprafețe mari.

Din punct de vedere geologic, depozitele din zona aparțin, ca vârstă, Cuaternarului și Triasicului; primele sunt reprezentate de loessuri ce acoperă formațiunile mai vechi Triasice constituite dintr-o succesiune de straturi și bancuri de gresii cuarțoase (masă predominantă) în alternanță cu straturi argiloase.

Regimul hidrogeologic al terenurilor este influențat de pârâul Valea Istria.

Zona studiată se află în aria "7<sub>1</sub>" de seismicitate, conform SR 11100/1-93. Conform Normativului P 100/1-2013, valoarea accelerației terenului pentru proiectare  $a_g = 0,20$  g (IMR = 225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 ani) iar valoarea perioadei de colț  $T_c = 0,7$  sec.

Adâncimea maximă de îngheț pentru perimetrul care ne interesează este de 90 cm, conform STAS 6054/ 77.



Sursa: <https://www.raurileromaniei.ro/map/>

#### 4.5.2. Limitele amplasamentului proiectului

În tabelul de mai jos sunt prezentate coordonatele STEREO 70 și suprafața ocupată de lucrări.

##### Coordonatele STEREO 70 ale investiției

X	Y
351102,661	789287,416
351101,007	789294,457
351114,798	789299,162
351115,172	789291,650

Lucrările proiectate necesită ocuparea unei suprafețe totale de 1000 m<sup>2</sup>, teren aparținând CNCFR "CFR" SA.



#### **4.6. ELEMENTE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUȘ**

##### **4.6.1. Descrierea tehnologiei de execuție**

###### **Pichetajul lucrărilor**

Trasarea lucrărilor se va realiza față de axa căii ferate. Cotele de nivel se vor stabili față de reperii de nivelment dați în planul de situație. În amplasamentul lucrării se vor monta reperi de nivelment stabili. Fiecărui reper i se va stabili cota de nivel (în valoare absolută), în sistemul de referință din proiect. Reperii se vor materializa prin borne și vor fi amplasați în locuri ferite de activitățile ce se desfășoară.

Înainte de începerea lucrărilor Antreprenorul restabilește și completează rețeaua de reperi. Picheții implantați în cadrul pichetajului complementar vor fi legați în plan și profil de aceiași reperi ca și picheții plantați inițial. Antreprenorul este răspunzător de buna conservare a tuturor picheților și reperilor. În caz de nevoie și cu aprobarea scrisă a dirigintelui de șantier se pot scoate în afara amprizei lucrării reperii sau picheții necesari, pe cheltuiala Antreprenorului.

Cu ocazia efectuării pichetajului vor fi identificate și marcate pe teren, toate instalațiile subterane, subtraversările de cabluri/conducte, aflate în ampriza lucrării, în vederea mutării sau protejării acestora conform documentațiilor tehnice pentru predarea terenului liber.

###### **Pregătirea terenului**

Înainte de începerea lucrărilor se execută în ampriză următoarele:

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

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

###### **Demontare trecere la nivel existentă**

La trecerea de nivel existentă se vor realiza următoarele lucrări:

- demontarea stâlpilor existenți, rămași de la parapeții de protecție;
- demontarea dalelor de beton interioare și exterioare existente;
- strângerea materialelor din demontare cu transportarea lor în depozite intermediare.

###### **Demontare – remontare suprastructura c.f.**

Demontarea suprastructurii cuprinde:

- detensionarea șinelor sudate lungi și crearea rosturilor de dilatație;
- demontarea ecliselor și desfacerea buloanelor verticale;

- scoaterea tirfoanelor;
- strângerea materialului metalic și a traverselor cu transportarea lor în depozite intermediare.

După îndepărtarea cadrului șină + traverse, se va decapa piatra spartă.

Remontarea suprastructurii c.f. se realizează pe platforma finisată pe amplasamentul definitiv, după cum urmează:

- realizarea primului strat de piatră spartă cu grosime de 30 cm;
- așezarea traverselor (placate sau neplacate) pe piatră spartă;
- așezarea șinelor și manevrarea lor pe traverse;
- repartizarea materialului mărunț de cale la capetele traverselor;
- legarea șinelor la joante (eclisarea), cuprinzând: ungerea ecliselor și a buloanelor, așezarea ecliselor în poziție de prindere, introducerea și strângerea buloanelor, inclusiv formarea rosturilor de dilatație prin așezarea la joante a plăcuțelor respective;
- însemnarea diagramei traverselor cu vopsea pe inimile ambelor fire;
- ridicarea șinelor cu manelele și introducerea plăcilor metalice în cazul în care se folosesc traverse neplacate;
- manevrarea traverselor în linie cu mijloace manuale pe orizontală și pe verticală pentru aducerea la diagramă;
- riparea liniei în ax;
- refacerea continuității căii fără joante prin sudarea cap la cap a șinelor prin procedeul aluminotermic;
- strângerea și stivuirea materialului rămas de la montare.

Panourile de cale montate se verifică la echer și ecartamentul se măsoară din două în două traverse.

Se verifică poziția la diagrama a traverselor, montarea completă și de calitate a materialului mărunț de prindere.

Se verifică poziția axului căii care trebuie să corespundă cu axul proiectat.

## Balastarea liniei

Pentru realizarea prismeii căii, cantitatea de piatră spartă pe km dată în norme plus sporul de compactare se aduce, se descarcă, după care urmează aruncarea în linie și executarea lucrărilor până la finisarea prismeii căii.

- aruncarea în linie a pietrei sparte, cantitatea prevăzută de norme plus sporul de compactare de 18%;
- transportul parțial al pietrei sparte;
- burajul I al traverselor;
- riparea sumară a liniei;
- burajul II al traverselor;

- profilarea prismeii căii;
- riparea definitivă a liniei;
- rectificarea rosturilor de dilatație și scoaterea plăcuțelor respective;
- aplanarea banchetelor cuprinzând: săparea dâmburilor, astuparea golurilor, baterea cu maiul și nivelarea la șablon;

#### **Refacerea substratului c.f.**

Lucrările de refacere a substratului c.f. se vor executa în închidere totală de circulație.

##### *Săpături*

Se va realiza săpătura pentru realizarea substratului căii pe aproximativ 15 m lungime, în zona trecerii la nivel. Adâncimea decapării va fi de aproximativ 1 m, măsurată de la nivel superior și în existent.

Suprafața de la baza săpăturii se va amenaja cu panta 5% spre exterior, și se va compacta energetic cu cilindrul compactor.

Lucrările de săpătură se vor verifica cu proces verbal de lucrări ascunse (P.V.L.A.).

##### *Refacerea substratului caii*

La baza decapării se va așterne un material geotextil cu rol de separație (pe toată suprafața săpăturii) și o geogrilă biaxială cu lățimea de 4,00 m, simetric față de axul căii ferate.

Geotextilul și geogriile se vor întinde bine. Geogriile se vor fixa la capete, spre ax c.f. și spre exterior, cu ancore din oțel. Nu se va circula cu utilajele direct peste geogriile. În situația în care se circulă cu utilajele, trebuie ca deasupra geogriilor să existe un strat de umplutură de minim 15cm grosime, pentru a se evita deteriorarea geogriilor.

Stratul de repartiție se va realiza din balast și se va compacta.

Pentru evitarea zonelor slab compactate se vor respecta următoarele:

- în secțiune transversală nu se admit decalaje între straturi;
- depunerea unui nou strat este admisă numai dacă gradul de compactare a fost realizat;
- circulația cilindrului compactor va fi dirijată paralel cu axul căii ferate, fiecare trecere suprapunându-se pe minim 15cm peste cea precedentă.
- în zona taluzului, compactarea se va executa manual, sau cu mijloace de mică mecanizare, asigurându-se gradul de compactare cerut.

La nivelul superior, stratul de repartiție va fi orizontal.

Prin refacerea substratului se realizează o lățime a platformei c.f. la nivelul feței superioare de 3,60 m.

Terasamentul refăcut și consolidat se va racorda la capete cu terasamentul existent.

### **Montarea dalelor elastice pentru trecerea la nivel**

Trecerea la nivel se va reface utilizând panouri din cauciuc special care să corespundă caracteristicilor din Acordul Tehnic emis de către AFER.

### **Lucrari de scurgerea a apelor**

Pentru a asigura scurgerea apelor în lungul căii ferate și a preveni acumularea apei în zona trecerii, s-au prevăzut pe ambele părți ale liniei c.f. drenuri longitudinale și cămine de vizitare.

Drenurile longitudinale se vor executa prin forare în zona subtraversării drumului și în săpătură deschisă pe restul lungimii.

În zona subtraversării drumului drenurile sunt învelite în material geotextil cu rol de filtrare.

Pe zona în care drenul se execută în săpătură deschisă, aceasta se va executa cu sprijinirea pereților longitudinali. Sprijinirile vor depăși cu 50 cm marginea superioară a săpăturilor și se vor executa cu dulapi metalici și cadre de lemn.

Fundația drenului se va executa dintr-un strat de nisip sort 0+7mm, de 10cm grosime și se va urmări asigurarea pantei drenului.

Drenurile longitudinale se vor evacua la podețul existent în zonă, spre Medgidia, în amonte și aval de acesta. Evacuarea apei din căminele de vizitare aval se va realiza cu tuburi corugate Dext =200 mm, prin pereul existent pe taluz.

### **Camine de vizitare**

Atât pe partea dreaptă a căii ferate cât și pe partea stângă a acesteia, drenurile proiectate sunt prevăzute cu cămine de vizitare. Căminele se realizează din tuburi corugate PEHD, neperforate, cu Dext=1000 mm și Dint=853 mm.

Săpătura pentru cămine se va executa în trepte, cu sprijinirea puternică a pereților. Sprijinirile vor depăși cu 50 cm marginea superioară a săpăturii.

Excavația pentru poziționarea căminelor va avea dimensiunile mai mari decât dimensiunea căminului, respectiv de 1,50 m x 1,50 m.

Căminele se vor monta pe un strat de nisip de 10 cm grosime. Se va asigura o fundație stabilă pentru a evita deplasarea în timp a căminelor datorită tasării.

### **Lucrari de drumuri**

Pentru realizarea continuității drumului la trecerea la nivel, și racordarea la drumul existent, este necesară refacerea sistemului rutier pe o lungime de ~25 m de o parte și de alta a liniilor de cale ferată existente, astfel:

- pe zonele unde în prezent avem asfalt, sistemul rutier va fi alcătuit din două straturi de asfalt
- niveleta drumului modernizat va fi orizontală pe lungimea de 5 m măsurată din ax c.f. (de o parte și de alta a căii ferate);



- se vor amplasa parapetei noi.

#### 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. MATERII PRIME, ENERGIA SI COMBUSTIBILII UTILIZATI

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, balastul 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.

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

- Apă – alimentarea cu apă pentru procesele tehnologice;
- Energia electrică – pentru frontul de lucru – generatoare electrice;
- Combustibil – benzina, motorină – utilaje.

Utilaje de construcții (în perioada de execuție)

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

#### Materiale noi

Nr. crt.	Materii/materiale	U.M.	Cantitatea
1.	Balast	m <sup>3</sup>	42,0
2.	Sina	m	15,0
3.	Pietris de rau	m <sup>3</sup>	52,0

4.	Dale elastice	m	9,0
5.	Piatra sparta	m <sup>3</sup>	20,0
6.	Criblura	t	3,6
7.	Traverse beton	buc	27,0
8.	Pamant vegetal	m <sup>3</sup>	47,0
9.	Nisip	m <sup>3</sup>	7,1
10.	Geogril	m <sup>2</sup>	66,0
11.	Apa	t	3,1
12.	Gazon	m <sup>2</sup>	320,0
13.	Geotextil	m <sup>2</sup>	119,0
14.	Parapet metalic	m	48,0

#### 4.7.1. Racordarea la rețelele utilitare existente in zona

Executarea lucrărilor de modernizare trecere la nivel nu necesita racordarea la noi utilități.

##### *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 amplasata in apropierea trecerii la nivel.

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.

#### 4.7.2. Lucrari de refacere a amplasamentului

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

- se vor dezafecta toate construcțiile provizorii și facilitățile necesare antreprenorului în șantier;

# INSTITUTUL DE STUDII ȘI PROIECTĂRI CĂI FERATE - SA

Bd. D.Golescu nr.38, Sector 1, București, Cod Poștal 010873, Tel:(40)21-316 01 90, Fax:(40)21-312 31 45, E mail: ispcf@ispcf.ro  
Codul unic de înregistrare 1566866, Nr de ordine în Registrul comerțului nr. J 40/248-07.01.1992

- 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;

Lucrările de modernizare trecere la nivel vor afecta o suprafață de aproximativ 1000 m<sup>2</sup>.

### 4.7.3. Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente

Transportul materialelor și utilajelor la lucrare se poate face pe calea ferată și/sau rutier.

### 4.7.4. Metode folosite în construcție/demolare

Nu se execută lucrări de demolare, iar pentru modernizare trecere la nivel se apelează la tehnologia clasică ce nu implică alegerea unor noi alternative de execuție.

### 4.7.5. Planul de execuție

Lucrările se vor executa eșalonat pe durata a 3 luni de zile în conformitate cu graficul anexat la lucrare.

Nr. ord.	DENUMIREA LUCRĂRII	DURATA (săptămâni)											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Organizare de șantier												
2	Apropiat de instalare												
3	Lucrări de instalații SCB (săptămâni trasee cabluri, pozare cabluri și realizare substații c.f. prin foraje pentru cabluri)												
4	Demontare trecere la nivel și lucrări de consolidare și suprastructură c.f. și montare de le electric												
5	Lucrări sistem drenaj												
7	Lucrări drum rutier												
8	Instalare aparatură SCB, cablare echipamente și caviu (severitate avaria, dilanș, servanțe rutiere, electrosemnalizare de barieră, modificări șanțuri, etc.)												
9	Probe și verificări												
10	Montare panapeți												
11	Definiție organizare de șantier												

Nota: Se va închide circulația timp de 10 ore

### 4.7.6. Alternative care au fost cerute pentru proiect

Au fost analizate două variante privind lucrările de smnalizare, diferentă fiind în alegerea echipării cu senzori pentru declansarea semnalizării.

Lucrările proiectate pentru specialitățile terasamente și suprastructura sunt aceleași pentru ambele variante proiectate.

#### 4.7.7. Alte autorizații cerute pentru proiect

Prin Certificatul de Urbanism se solicita "Punctul de vedere al autorității competente de protecția mediului".

- Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului - Agenția pentru Protecția Mediului Constanța;
- Aviz/Acord privind alimentarea cu energie electrică;
- Aviz/Acord privind telefonizarea;
- Aviz/Acord CNAIR Constanța;
- Aviz ISC Constanța.

#### 5. DESCRIEREA LURARILOR DE DEMOLARE NECESARE

Nu sunt necesare lucrări de demolare.

#### 6. DESCRIEREA AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI

Trecerea la nivel este amplasată la km 62+407 pe linia c.f. 812 Medgidia - Tulcea, între stațiile c.f. Cogealac și Mihai Viteazu, pe teritoriul județului Constanța.

Trecerea la nivel se află la intersecția liniei c.f. 812 Medgidia - Tulcea cu drumul European E87, fiind înzestrată cu indicator rutier tip IR.

Trecerea la nivel a fost înființată în anul 1914 și asigură accesul la zona turistică Rezervația naturală Biosfera Deltei Dunării.







**Fotografii amplasament lucrare**

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.

Din punct de vedere geografic amplasamentul lucrărilor, de modernizare trecere la nivel, este situat în extravilanul localității Cogealac.

**Adresa obiectivului: Localitatea Cogealac, jud. Constanta**

**Carte funciară nr. 105129 Cogealac**

**Nr. cadastral 105129**

**Regimul juridic:** Tronsonul de cale ferată al liniei C.F.812 Medgidia -Tulcea km 62+383, traversează unitatea administrativ teritorială a comunei Cogealac. Suprafața de 100 m<sup>2</sup> pe care se va realiza modernizarea este intabulat cu drept de concesiune de către C.N.C.F "CFR" SA.

**Regimul economic:** Folosința actuală: transport feroviar-infrastructura feroviara publică - sector extravilan.

**Regimul tehnic:** Suprafața terenului pe care se realizează modernizarea este de 100 m<sup>2</sup>, iar suprafața ocupată de lucrări este de 1000 m<sup>2</sup>.

## 7. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI

### 7.1. SURSE DE POLUANȚI

#### 7.1.1. Protecția calității apelor

Regimul hidrogeologic al terenurilor este influențat de pârâul Valea Istria.

Lucrările de modernizare trece la nivel nu vor fi în relație directă cu apele de suprafață, prin urmare indicatorii de calitate ai apelor de suprafață/subterane nu vor fi influențați de lucrările ce se vor executa.

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

- pierderile accidentale de materiale, combustibili și uleiuri de la mașinile și utilajele din șantier sau de la rezervoarele de combustibil;
- poluări rezultate în urma spălării agregatelor, utilajelor de construcție sau a altor substanțe de către apele din precipitații;
- evacuările fecaloid-menajere aferente organizării de șantier;
- 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.
- depozite intermediare (vrac) de pământ vegetal, nisip și piatră spartă - sursa de poluare difuza cu incidență asupra resurselor de apă;

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.

#### *Perioada de exploatare*

- O contaminare semnificativă poate apărea în caz de accidente sau avarii la transportul de mărfuri, în special scurgerile de produse lichide. Este necesară verificarea etanșeității cisternelor, iar în cazuri de deraiere și degradare a cisternelor, localizarea poluării cu măsuri specifice.
- 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.

#### **7.1.2. Protecția calitatii aerului**

*Surse de poluare a aerului în perioada de execuție*

Emisiile atmosferice în perioada executării lucrărilor sunt asociate în principal cu:

- funcționarea utilajelor de construcție;
- manipularea unor materiale;



- transportul materialelor, deșeurilor și a componentelor necesare execuției lucrărilor cu mijloace auto/și pe calea ferată.

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

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 de modernizare trecere la nivel, pe intervale scurte de timp în zona de lucru și în zona adiacentă acestuia.

Poluarea specifică activității utilajelor se apreciază după consumul de carburanți și în funcție de aria pe care se desfășoară activitatea.

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.

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

#### *Perioada de exploatare*

După darea în folosință a lucrărilor, sursele potențiale de poluare pentru factorul de mediu aer sunt eliminate.

Principala sursă potențială de poluare a aerului în perioada de funcționare este traficul pe calea ferată.

### 7.1.3. 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. 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 sursă (dB)	Nivel de zgomot la 20 m de sursă (dB)
1.	Buldozer	115	82	76

2.	Excavator	117	80	75
3.	Compactor	115	87	85
4.	Compresor	90	62	56
5.	Perforator	117	82	76
6.	Motocompresor	115	87	85
7.	Încărcător frontal	95	67	61

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.

#### *Perioada de exploatare*

Sursele de zgomot în perioada de exploatare a lucrărilor ce vor fi executate sunt: deplasarea locomotivelor și vagoanelor, precum și deplasarea autovehiculelor.

Sursele de zgomot în perioada de exploatare o reprezintă traficul auto și feroviar, iar prin executarea lucrărilor de modernizare trecere la nivel acesta va fi diminuat

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.

#### **7.1.4. 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.

#### **7.1.5. Protecția solului și subsolului**

*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.

#### *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 c.f. din zonă (dacă vagoanele de marfă nu sunt etanșe), prin emisii de gaze și pulberi în suspensie ce se depun direct pe sol.

#### **7.1.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

##### **Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect**

Amplasamentul lucrărilor ce se vor executa pentru implementarea proiectului se află în **zona de protecție c.f.** (zona de protecție a infrastructurii feroviare publice cuprinde terenurile limitrofe, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, indiferent de proprietar, în limita a maximum 100 m de la axa căii ferate - conform OUG nr.12/1998 cu modificările ulterioare).

Zona unde se vor desfășura lucrările nu se află arii protejate.

Măsuri de protecție a biodiversității:

- se interzice arderea vegetației ripariene;
- 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.

#### **7.1.7. 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. Trecerea la nivel cu calea ferată este amplasată în extravilanul localității Cogeașca de Jos.



Zona unde va fi amplasat punctul de lucru se în afara localității, în apropierea trecerii la nivel.

***Realizarea lucrărilor de modernizare a trecerii la nivel va avea un impact social ridicat prin sporirea siguranței circulației rutiere și feroviare și scăderea riscurilor de accidente.***

#### **7.1.8. Gospodarirea deșeurilor generate pe amplasament**

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

- Procesele tehnologice de execuție a lucrărilor de reparație;
- 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”, sunt codificate astfel:

- 17.05.04 pământ și pietre (moloz) = 134,7m<sup>3</sup>;
- 17.01.01 beton = 27 m<sup>3</sup>;
- 17.05.04 balast = 10,0 t;
- 17.05.04 piatra sparta =27 t;

Pământul rezultat din săpături va fi refolosit în cadrul lucrărilor de umpluturi, varezulta un surplus de 134,7 m<sup>3</sup> ce va fi transportat la un depozit de deșeurii inerte.

Deșeurile de ambalaje vor fi colectate selectiv și valorificate prin centre specializate - cod 15.01 deșeurii de ambalaje.

Deșeurile menajere și asimilabile cu acestea vor fi colectate selectiv și vor fi depozitate în puzele pe platformă betonată special amenajată – cod 20.03.01 DM deșeurii menajere..

*Deșeurile rezultate se vor transporta la un depozit de deșeurii inerte.*

Sortarea deșeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija Antreprenorului. Responsabilitatea gestionării deșeurilor în perioada de execuție este a Antreprenorului.

Antreprenorul are obligația, conform prevederilor H.G. nr. 856/2002 și Legii nr. 211/2011, 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.

#### **7.1.9. Gospodarirea substantelor toxice si periculoase**

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

Carburanții și lubrifianții 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

### **8. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE DE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV**

#### **8.1. IMPACTUL ASUPRA POPULATIEI**

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 a lucrărilor de modernizare trecere la nivel și datorat unui trafic auto suplimentar drumurile locale.

În imediata apropiere a frontului de lucru nu se află nici o zonă locuită, trecerea la nivel fiind situată într-o zonă situată în afara localității Cogealac.

Lucrările ce se vor executa vor aduce la un impact pozitiv pe termen lung, transportul călătorilor făcându-se în siguranță.

#### **8.2. IMPACTUL ASUPRA FAUNEI SI FLOREI**

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.

În perimetrul zonei de lucru și în imediata vecinătate a carierei nu au fost identificate zone de habitat a animalelor sălbatice.

Posibilitățile de perturbare a animalelor sălbatice din arealul limitrof constau în zgomotul produs de motoarele utilajelor, zgomot care, datorită particularităților terenului și a desfășurării activității în general este nesemnificativ.



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.

Pot apărea perioade scurte de stres chimic asupra vegetației datorită expunerii la NOx, eventualele modificări a componentei biotice vor avea caracter reversibil.



Impactul datorat executării lucrărilor asupra florei și faunei este nesemnificativ și de scurtă durată.

### **8.3. IMPACTUL ASPUPRA SOLULUI ȘI SUBSOLULUI**

Principalul impact asupra solului în perioada de execuție constă în ocuparea temporară de teren pentru organizarea de șantier din apropiere de trecerea la nivel și mișcarea materialelor pentru executarea lucrărilor.

Organizarea de șantier, având o suprafață de 100 m<sup>2</sup>, va fi amplasată în apropierea trecerii la nivel.

Terenul din platforma caili identificat în urma realizării investigațiilor geotehnice este format dintr-un praf argilos-nisipos, cafeniu, plastic vartos, sfaramicios.

Antreprenorul va asigura spații de depozitare a materialelor pe platforme special amenajate și toate dotările necesare desfășurării activității de execuție a lucrărilor.



În zona de construcție:

- toate materialele și deșeurile rezultate vor fi evacuate în conformitate cu clauzele specificate în comenzile de materiale și legislația în vigoare;
- se va face controlul și curățarea zilnică prin furnizarea de servicii corespunzătoare de eliminare a deșeurilor.

Potențiala poluare se va manifesta pe o perioadă limitată de timp (pe durata lucrărilor - 3 luni) și spațial pe o arie restrânsă (o suprafață de 1000 m<sup>2</sup> și împrejurimi).

*Impactul datorat executării lucrărilor asupra solului și subsolului este minor și de scurtă durată.*

#### **8.4. IMPACTUL ASUPRA CALITATII 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.

La momentul realizării investigațiilor geotehnice, nu s-a interceptat apa subterană în sondajele executate.

Din tehnologia utilizată nu rezultă ape uzate.

Activitățile desfășurate în timpul lucrărilor specifice proiectului, nu constituie o sursă de risc major, pentru calitatea apei de suprafață-subterană din zonă.

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

În faza de execuție apele provenite din precipitații sunt colectate și evacuate prin sistemul de lucrări de epuizmente specifice șantierelor.

#### **8.5. IMPACTUL ASUPRA CALITATII AERULUI**

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

- activitățile de săpat mecanic cu buldozerul;
- manevrarea unor materiale/deșeuri;
- transportul materialelor și a componentelor necesare execuției lucrărilor;
- transportul deșeurilor.

Nu se va produce o înrăutățire simțitoare a calității aerului în zonă ca urmare a creșterii traficului rutier deoarece:

- se va realiza o circulație fluentă și se va menține un regim optimal de circulație. Se vor reduce blocajele în circulație, ce au drept consecință porniri și opriri ale motoarelor sau mers în gol;
- autovehiculele vor trebui să corespundă condițiilor tehnice impuse cu ocazia reviziilor tehnice ce se efectuează periodic la toate autovehiculele rutiere înmatriculate în România;

- emisiile de sursele mobile se vor conforma reglementărilor în vigoare pentru utilaje mobile. Emisiile atmosferice datorate traficului auto sunt de natură temporară și apar în perioada de execuție a lucrărilor.

În perioada de execuție în amplasamentul lucrărilor pot sa apară depășiri ale concentrațiilor de pulberi în suspensie pe scurte intervale de timp.

## 8.6. IMPACTUL DATORAT ZGOMOTULUI SI VIBRATIILOR

Sursele de zgomot și vibrații în perioada de execuție a lucrărilor sunt reprezentate de activitățile de excavații, 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, 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.

## 8.7. IMPACTUL ASUPRA PEISAJULUI

În zona frontului de lucru sunt terenuri agricole si,cu vegetatie nespecifica.

În zona lucrărilor nu sunt prezente elemente peisagistice ce pot fi deteriorate.



În urma lucrărilor de execuție nu vor rezulta fenomene de disconfort vizual, care pot lăsa urme antropice nedorite, prin măsurile adoptate evitându-se asemenea situații.

#### **DURATA, FRECVENȚA ȘI REVERSIBILITATEA IMPACTULUI**

- impactul potențial negativ generat în perioada de construcție se va extinde strict pe perioada de execuție a lucrărilor ;
- impactul va avea o frecvență variabilă (în funcție de programul de execuție și tipul lucrărilor executate);
- impactul generat în perioada de construcție se apreciază în totalitate reversibil după finalizarea lucrărilor.

#### **9. MASURI PRIVIND PREVENIREA POLUARII**

În perioada de execuție se impun următoarele măsuri:

- carburanții se vor depozita în rezervoare etanșe pe platforme special amenajate (*dacă este cazul*);
- întreținerea utilajelor se va face în locuri special amenajate;
- manipularea materialelor se va face în așa fel încât să se evite antrenarea acestora de către apele pluviale;
- materialele sensibile la acțiunea apei se vor depozita în spații închise;
- deșeurile lichide vor fi colectate și evacuate prin intermediul firmelor autorizate în conformitate cu legislația în vigoare;
- se va ține evidența tuturor tipurilor de deșeuri generate în conformitate cu legislația în vigoare.

Pentru a asigura scurgerea apelor în lungul căii ferate și a preîntâmpina acumularea apei în zona trecerii, s-au prevăzut pe ambele părți ale liniei c.f. câte un dren (56 m stânga și 62 m dreapta trecerii).

Drenurile se vor descărca în podețul existent la circa 50 m de trecere.

Soluțiile tehnice adoptate (asternere geotexti/geogril) vor avea un impact pozitiv și de lungă durată asupra solului și subsolului, acesta manifestându-se printr-o creștere a stabilității acestora în zona trecerii la nivel.

Concentrarea organizării de șantier într-un singur amplasament este benefică diminuând zona de impact și favorizând o exploatare controlată și corectă

#### **10. MONITORIZAREA FACTORILOR DE MEDIU**

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. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/ PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

Modul de gestionare a deșeurilor este sub incidența directivei – cadru asupra deșeurilor nr. 91/156/EEC care are ca obiective REDUCEREA, REUTILIZAREA și REICLAREA deșeurilor cu modificările aduse de directiva nr. 2008/98/CE ce are ca obiective PREVENIREA, REUTILIZAREA, REICLAREA, VALORIFICAREA și ELIMINAREA deșeurilor.

## 12. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Organizarea de șantier va fi amplasata in apropierea trecerii la nivel.

**Coordonatele STEREO 70 ale organizarii de santier**

X	Y
351094,1244	789345,8805
351084,4472	789343,3730
351091,6380	789355,5092
351081,9608	789353,0018

### 12.1. LUCRARI PREGATITOARE

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 la în apropierea trecerii la nivel.

### 12.2. DOTARI AFERENTE ORGANIZARII DE SANTIER

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.

Toate amenajările și dotările prevăzute pentru organizarea de șantier se vor demonta la finalul lucrărilor. 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; acest post de transformare se va racorda la rețelele de medie tensiune ale SC Electrica din zonă.

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.

#### **Asigurarea cu apă și canalizare**

Pentru alimentarea cu apă a organizării de șantier se va prevedea un rezervor suprateran de stocare apă având  $V=2.00$  m<sup>3</sup>, montat la înălțimea de 3.00 m (pe suport - cadru metalic), un robinet cu portfurtun, un jgheab și un bazin vidanjabil (montat îngropat, astfel încât să se respecte adâncimea de îngheț).

Alimentarea cu apă a rezervorului suprateran de stocare se va face cu cisterna.

Robinetul cu portfurtun aferent jgheabului va fi alimentat cu apă numai în perioada în care temperatura exterioară este peste 0°C. În cazul apariției unor defecțiuni sau pentru perioada friguroasă, racordul de apă de la rezervor la robinetul cu portfurtun se va goli.



### 12.3. 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.

*Depozitare deșeuri*

Deșeurile de șantier (resturi de materii și materiale, ambalaje) se vor colecta selectiv în vederea 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.

*Depozit materiale noi*

Depozitele de materiale noi vor fi amplasate în incinta organizării de șantier în condiții de siguranță.

### 13. LUCRARI DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI

La finalizarea executării lucrărilor de modernizare trecere la nivel, în vederea diminuării impactului lucrărilor asupra mediului se vor reface amplasamentele ocupate cu organizarea de șantier, punctul de lucru și depozite temporare de materiale.

Lucrările pentru refacere a mediului (reconstrucție ecologică) în zona amplasamentului organizărilor de șantier și punctul de lucru vor fi efectuate de antreprenor.

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;
- desființarea /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.

### Concluzii

**În ansamblu, se poate aprecia ca 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 și rutiere.**





# **INSTITUTUL DE STUDII ȘI PROIECTĂRI CĂI FERATE - SA**

Bd. D.Golescu nr.38, Sector 1, București, Cod Poștal 010873, Tel:(40)21-316 01 90, Fax:(40)21-312 31 45, E mail: [ispcaf@ispcaf.ro](mailto:ispcaf@ispcaf.ro)  
Codul unic de înregistrare 1566866, Nr de ordine în Registrul comerțului nr. J 40/248-07.01.1992

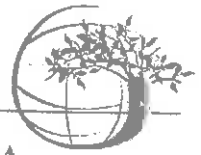
## **Anexe:**

- Decizia etapei de evaluare initiala nr. 5155/22.08.2019, APM Constanta
- Certificat de urbanism
- Plan de incadrare in zona
- Plan de situatie

## **Bibliografie:**

- O.U.G. nr. 195/2005 ordonanța de urgență privind protecția mediului, cu modificarile și completările ulterioare;
- Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, cu modificarile și completările ulterioare;
- Legea nr. 107/1996 legea apelor, cu modificarile și completările ulterioare;
- Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificarile și completările ulterioare.

**Elaborator:**  
**Ing. Luminita Niculae**



## DECIZIA ETAPEI DE EVALUARE INITIALA

Nr. 5155/22.08.2019

Ca urmare a solicitării depuse de **COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE \*CFR\* SA SUCURSALA REGIONALA CF CONSTANTA PRIN DIRECTOR DORIN MAER**, cu sediul în municipiul Constanța, str. Albastrelor nr. 10, județul Constanța, pentru proiectul : „**MODERNIZARE TN KM 62+407 INTRE STATIILE CF COGEALAC-MIHAI VITEAZU**”, amplasat în comuna Cogealac, Linia CF Medgidia-Tulcea km 62+407, județul Constanța, înregistrată la Agenția Pentru Protecția Mediului Constanța cu nr. 5155 din 29.05.2019,

- în urma verificării amplasamentului proiectului, 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. 13, lit. a) ;

• 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 nu intră sub incidența prevederilor art. 48, lit .i) și art. 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare,

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța decide: necesitatea declansarii procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul „**MODERNIZARE TN KM 62+407 INTRE STATIILE CF COGEALAC-MIHAI VITEAZU**”, amplasat în comuna Cogealac, Linia CF Medgidia-Tulcea km 62+407, județul Constanța.

Pentru continuarea procedurii titularul va depune:

a) memoriul de prezentare, completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr. 5.E la Legea 292/2018, însoțit de planurile de situație și de amplasare în zona; documentele vor fi depuse și în format electronic;

b) dovada achitării tarifului aferent etapei de încadrare (400 lei).

c) anunțul privind solicitarea de emitere a acordului de mediu, publicat în presa națională sau locală, conform modelului atașat.

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

Strada Unirii, nr. 23, Constanța, Cod 900532

E-mail: [office@apmct.anpm.ro](mailto:office@apmct.anpm.ro); Tel./Fax 0241.546596; 0241546696; 0241.543717/fax tasta 9

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



**Anunț public privind depunerea solicitării de emitere a acordului de mediu  
(titularul proiectului)**

**COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE \*CFR\* SA SUCURSALA REGIONALA CF CONSTANTA PRIN DIRECTOR DORIN MAER**, cu sediul in municipiul Constanta, str. Albastrelor nr. 10, judetul Constanta, anunță publicul interesat asupra depunerii solicitării de emitere a acordului de mediu pentru proiectul: **„MODERNIZARE TN KM 62+407 INTRE STATIILE CF COGEALAC-MIHAI VITEAZU”**, amplasat in comuna Cogevalac, Linia CF Medgidia-Tulcea km 62+407, județul Constanta .

Informațiile privind proiectul propus pot fi consultate la sediul Agenției pentru Protecția Mediului Constanța: municipiul Constanta, str. Unirii nr. 23 și la sediul **COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE \*CFR\* SA SUCURSALA REGIONALA CF CONSTANTA**, în zilele de luni-vineri, între orele 9,00 – 13,00.

Observațiile publicului se primesc zilnic la sediul autorității competente pentru protecția mediului Constanta.

**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA**

Strada Unirii, nr. 23, Constanța, Cod 900532

E-mail: [office@apmct.anpm.ro](mailto:office@apmct.anpm.ro); Tel./Fax 0241.546596; 0241546696; 0241.543717/fax tasta 9

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

ROMÂNIA  
JUDEȚUL CONSTANȚA  
COMUNA COGEALAC

PRIMAR  
Nr.8158 din 04.09.2018

**CERTIFICAT DE URBANISM**  
**Nr. 39 din 06.09.2018**

În scopul „MODERNIZARE TN KM 62+407 INTRE SATILE CF COGEALAC-MIHAI VITEAZU”

Ca urmare a cererii adresate de<sup>(1)</sup> **Compania Nationala de Cai Ferate „CFR” S.A- Sucursala Regionala CF Constanta prin director Dorin Maer, CNP 1680413131213**

domiciliul \_\_\_\_\_ municipiul \_\_\_\_\_  
cu<sup>(2)</sup> **sediu** în județul - Orasul - \_\_\_\_\_ **CONSTANTA** \_\_\_\_\_  
comuna \_\_\_\_\_ - sectorul \_\_\_\_\_ - cod poștal \_\_\_\_\_

strada **ALEE ALBASTRELELOR** nr. **10** bl. \_\_\_\_\_ sc. \_\_\_\_\_ et. \_\_\_\_\_ ap. \_\_\_\_\_  
telefon/fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_, înregistrată la nr. 8158 din 04.09.2018

În calitate de reprezentant al CN CF CFR S.A- Sucursala Regionala CF Constanta, CUI 11054529

Pentru imobilul \_\_\_\_\_ teren și/sau construcții \_\_\_\_\_ situat în  
județul **CONSTANȚA** \_\_\_\_\_  
municipiul \_\_\_\_\_

orasul **CONSTANTA** \_\_\_\_\_ comuna **COGEALAC**, \_\_\_\_\_ sectorul \_\_\_\_\_ extravilan \_\_\_\_\_,  
poștal **907070** strada \_\_\_\_\_ nr. \_\_\_\_\_ bl. \_\_\_\_\_ sc. \_\_\_\_\_ et. \_\_\_\_\_ ap. \_\_\_\_\_, **LINIA CF MEDGIDIA – TULCEA KM 62+407** sau  
identificat prin<sup>(3)</sup> **PLAN DE SITUATIE** \_\_\_\_\_

În temeiul reglementărilor documentației de urbanism nr. \_\_\_\_\_ / 2001 \_\_\_\_\_, faza  
**PUG/PUZ/PUD**, aprobată cu hotărârea Consiliului județean/local **Cogealac** nr. **23**  
din **23.10.2001** \_\_\_\_\_.

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

**SE CERTIFICĂ:**

**1. REGIMUL JURIDIC**

Tronsonul de cale ferata al liniei CF 812 Medgidia – Tulcea km 62+383, traverseaza unitatea administrativ teritoriala a comunei Cogealac. Suprafata de 100 mp pe care se va realiza modernizarea este intabulat cu drept de concesiune de catre Compania Nationala de Cai Ferate „CFR” SA, conform extrasului de Carte Funciara Nr.105129

**2. REGIMUL ECONOMIC**

\_\_\_\_\_ Sector extravilan

**3. REGIMUL TEHNIC**

Suprafata terenului pe care se realizeaza modernizarea este de 100 mp  
Suprafata ocupata de lucrare va fi de 1000 mp

Interventiile privind modernizarea au rolul de a pune in siguranta respectivul tronson de cale ferata.

Prezentul Certificat de urbanism poate fi utilizat /nu poate fi utilizat în scopul declarat<sup>(4)</sup> pentru /întrunește:

**„MODERNIZARE TN KM 62+407 INTRE SATILE CF COGEALAC-MIHAI  
VITEAZU”**

**CERTIFICATUL DE URBANISM NU ȚINE LOC DE  
AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE / ~~DESFIINȚARE~~  
ȘI NU CONFERĂ DREPTUL DE A EXECUTA LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII**

**4. 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:

(autoritatea competentă pentru protecția mediului, adresa)

(Denumirea și adresa acesteia se personalizează prin grija autorității administrației publice emitente.)

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 emitere a acordului de mediu se desfășoară după emiterea 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 emitere 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.

În aceste condiții:

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 și/sau a procedurii de evaluare adecvată. În urma evaluării inițiale a notificării privind intenția de realizare a proiectului se va emite punctul de vedere al autorității competente pentru protecția mediului.

În situația în care autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește efectuarea evaluării impactului asupra mediului și/sau a evaluării adecvate, 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 emiterea certificatului de urbanism ori pe parcursul derulării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, solicitantul renunță la intenția de realizare a investiției, acesta are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente.



5. CEREREA DE EMITERE A AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE / DESFINȚARE VA FI ÎNSOȚITĂ DE URMĂTOARELE DOCUMENTE:

- a) certificatul de urbanism  
b) dovada titlului asupra imobilului, teren i/sau construcții, sau, după caz, extrasul de plan cadastral 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 de amplasament stabilite prin certificatul de urbanism:

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

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> alimentare cu apă                          | <input type="checkbox"/> gaze naturale           | alte avize/acorduri                                 |
| <input type="checkbox"/> canalizare                                 | <input checked="" type="checkbox"/> telefonizare | <input checked="" type="checkbox"/> ISC -CONSTANTA. |
| <input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu energie electrică | <input type="checkbox"/> salubritate             | <input checked="" type="checkbox"/> CNAIR-CONSTANTA |
| <input type="checkbox"/> alimentare cu energie termică              | <input type="checkbox"/> transport urban         | <input type="checkbox"/> .....                      |

d.2) avize și acorduri privind:

- securitatea la incendiu       protecția civilă       sănătatea populației

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

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

EXPERTIZA TEHNICA .....  .....

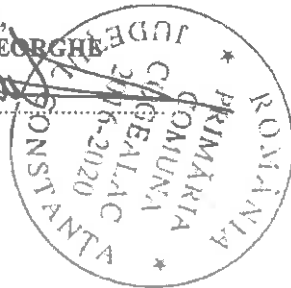
- e) punctul de vedere /actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului (copie);

- f) documentele de plată ale următoarelor taxe (copie):  
- taxa autorizatie de construire  
- taxa de arhitectura

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

PRIMAR,  
ALEXANDRU GHEORGHE

L.S.



SECRETAR,  
jr. DELCEA LENUTA

REFERENT,  
ION DUMITRU

Achitat taxa de: \_\_\_\_\_ lei, conform chitanței nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_  
Prezentul certificat de urbanism a fost transmis solicitantului direct / prin poștă la data de \_\_\_\_\_

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

**SE PRELUNGEȘTE VALABILITATE  
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,**  
(numele, prenumele  și semnătura)

.....

L.S.

**SECRETAR ,**  
(numele, prenumele  și semnătura)

.....

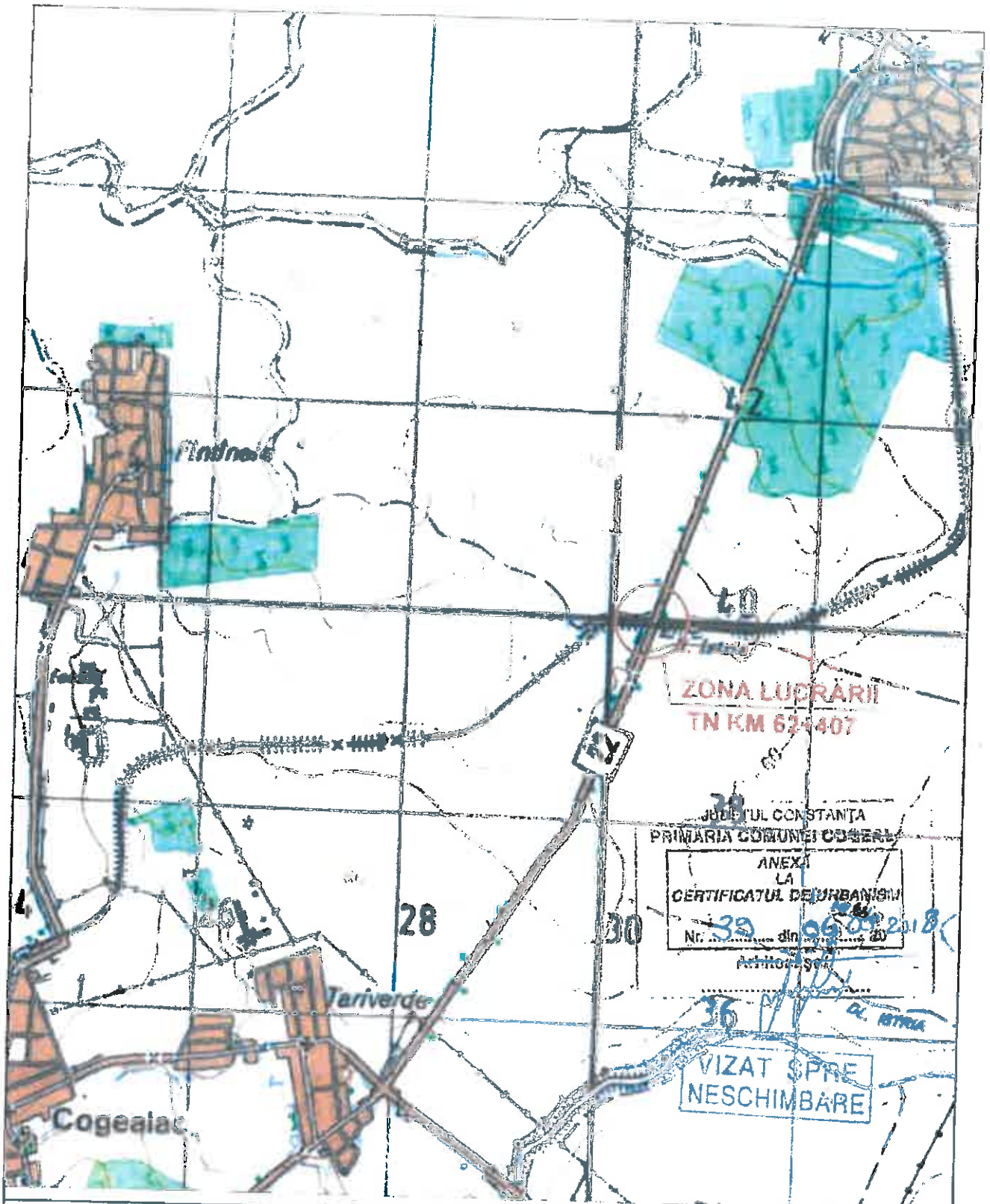
**ARHITECT  EF,**  
(numele, prenumele  și semnătura)

.....

Data prelungirii valabilității: \_\_\_\_\_

Achitat taxa de: \_\_\_\_\_ lei, conform chitanței nr. \_\_\_\_\_  
din \_\_\_\_\_.

Transmis solicitantului la data de \_\_\_\_\_ direct / prin poștă.



ZONA LUCRĂRII  
TN KM 62+407

JUDEȚUL CONSTANȚA  
PRIMĂRIA COMUNEI COGEALAC  
ANEXA  
LA  
CERTIFICATUL DE URBANISM  
Nr. 39 din 06.07.2018  
Arhitect Ștef

VIZAT ȘPRE  
NESCIMBARE

I.S.P.C.F.-S.A.				MODERNIZARE TN KM 62+407 ÎNTRU STĂȚILE COGEALAC - MIHAI VITEAZU		Nr. contract 193 / 19.06.2018	
	Numele	Semnatura	Scara	<b>PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ</b>			
Aprobat	ing. I. Craciun		1:25000				
Sef proiect	ing. F. Mihai		Data				
Proiectat	ing. S. Enache		07.2018				