

## **MEMORIU DE PREZENTARE**

### **I. Denumirea proiectului: “MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

#### **II. Titular:**

-numele: **CNCF “C.F.R.” S.A. – S.R.C.F. CONSTANTA**

-adresa postala: str. Albastrelor, nr. 10, judetul Constanta, telefon: 0241 589 840, fax: 0241 617 402;

-**denumirea reprezentantului legal/imputernicit** (in calitate de Proiectant), cu date de identificare: S.C. VIO TOP S.R.L. cu punct de lucru in str. Aromei, nr. 26-28, ap. 16, sector 2, Bucuresti, telefon 021/242.67.26, e-mail: office@viotop.ro, fax 021/242.69.23.

-reprezentanti legali/imputerniciti, cu date de identificare: ing. Iuliana Andreea LIPAN, tel. 0755567344, [iuliana.lipan@viotop.ro](mailto:iuliana.lipan@viotop.ro).

-elaborator documentatie pentru protectia mediului: Iliuteanu Mihaela Irina PFA - 0752815793

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

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

Proiectul prevede modernizarea trecerii la nivel km. 245+095 linia 813 intre statiile EFORIE SUD - COSTINESTI si amplasarea unei instalatii noi de tip BAT<sup>1</sup>.

Conform Certificat de Urbanism nr. 46/15.03.2021 terenul se afla in intravilanul localitatii Tuzla si intravilanul localitatii Eforie, judetul Constanta.

Tipul de proprietate: terenul este domeniul public al statului, cu drept de administrare Ministerul Transporturilor si drept de concesiune Compania Nationala Cai Ferate CFR SA.

Pentru trecerea la nivel cu calea ferata de la km 245+095 alcatuit din dale de beton armat degradate, vor fi prevazute urmatoarele lucrari in cele ce urmeaza:

---

<sup>1</sup> BAT = instalatie de semnalizare automata amplasata la trecerile la nivel prevazuta cu semibariere si semnalizare optica si acustica pentru avertizarea participantilor la trafic in vederea opririi acestora

# MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

## 1. Lucrari de linii cale ferata

- Detensionare cale ferata fara joante (daca este cazul CFJ);
- Realizare prisme de piatra sparta sub talpa traversei in grosime de 35 cm in straturi prin cilindrare;
- Demontarea dalelor existente, interioare si exterioare;
- Demontarea suprastructurii cale ferata existenta cu depozitarea acesteia in vecinatatea lucrarii;
- Evacuare piatra sparta colmatata din corpul terasamentului si evacuare pamant umed pana la cota platformei caii;
- Pregatirea platformei de pamant prin compactare in vederea asteptarii straturilor superioare;
- Realizare strat de reparatie in grosime de 40 cm in straturi de cate 20 cm prin cilindrare;
- Realizare straturi de protejare terasament, izolatoare si de portanta (geotextile + geogrilile);
- Refacerea suprastructurii caii;
- Inlocuirea tuturor traverselor existente cu traverse noi de beton, atat in zona trecerii la nivel cat si pe 50 m de o parte si de alta a trecerii la nivel;
- Inlocuirea sinei existente cu sina noua atat in zona trecerii la nivel cat si pe 50 m de o parte si de alta a trecerii la nivel;
- In cazul CFJ se va efectua lucrarea de refacere a continuitatii CFJ cu sudura aluminoterminaca, iar in cazul CCJ sinele vor avea lungimea de 25 m, inclusiv cupoanele de tranzitie 60/65;
- Inlocuirea prinderii metalice existente cu prindere elastica tip SKL cu materiale noi;
- Asternere prism de piatra sparta noua, realizarea nivelului de lung al caii ferate, inclusiv lucrari de buraj si ripaj;
- Realizarea carosabilului trecerilor la nivel prin inlocuirea dalelor interioare si exterioare existente din beton cu dale elastice specifice traficului foarte greu pe latimea drumului;
- Aplanarea banchetei caii (taiere, completare, nivelare) cu aducerea acesteia la dimensiunile instructionale, santurile existente se vor curata, iar deseurile rezultate de la lucrari vor fi indepartate, cu transport si depozitare in zonele indicate de sectia L pe raza careia se afla tronsonul de linie CF.

## 2. Lucrari de drum:

- Demontarea dalelor existente din beton, pe lungimea pasajului;

## **MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINEȘTI”.**

- Montarea dalelor elastice noi agrementate AFER (autoritatea feroviara romana) se va face cu suruburi tratate impotriva coroziunii, pe lungimea pasajului.

### **3. Racordarea dalelor exterioare ale trecerii la nivel cu drumul local:**

- Racordarea drumului la capetele dalelor exterioare ale trecerii la nivel se va face prin frezarea stratului de uzura si binder si asternerea unui strat nou de binder BAD 22.4 LEG 50/70 - SR 13108-1 in grosime 6 cm si a unui strat de uzura MAS 16 RUL50/70 – SR13108-1 in grosime de 4 cm.
- Racordarea drumului la dalele elastice ale trecerii la nivel se va realiza pe distanta de 10.00 m de o parte si de alta a pasajului, masurata de la marginea exterioara a dalei.
- Montarea parapetelor metalice de ghidare a vehiculelor rutiere in zona trecerii la nivel, conform STAS 1948/1 nivel de protectie H2 pe lungimea de 12.00 m.
- Refacerea drumului prin asfaltare.

### **4. Lucrari de scurgerea apelor**

- Se va asigura drenajul cu un dren longitudinal cu tub PEHD cu diametrul nominal de 150 mm pe lungimea pasajului si un camin de vizitare. Drenul se va scurge in santul paralel cu calea ferata conform cu planul de situatie.

### **5. Lucrari SCB (Semnalizare, centralizare, bloc)**

- Montare BAT;
- Pozare cablu alimentare BAT de la trecerea la nivel KM CF 245+095 la statia Eforie Sud;
- Montare instalatii supraveghere video.

Cablul de legatura al barierelor automate de la trecerea la nivel km c.f. 245+095 se va lega la pupitrul de comanda din biroul IDM (in statia Eforie Sud, km c.f. 242+365), punctul de legatura pentru acesta se face in tabloul de distributie a statiei Eforie Sud la o tensiune de 220V/230V, iar la tabloul de comanda din dreptul trecerii la nivel curentul se va redresa la o tensiune corespunzatoare folosindu-se redresoare si baterii. Traseul cablului urmareste calea ferata pe Domeniul Public al Statului acesta fiind ingropat la o adancime de 80 cm pe langa sina de cale ferata. Ingroparea cablului se va efectua pe partea opusa de malul lacului, fara a influenta malul acestuia.

- **Racordarea la rețelele utilitare existente in zona**

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

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

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

**Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de**

**b) Justificarea necesitatii proiectului:**

Tinand cont de angajamentele facute de Romania in ceea ce priveste implementarea specificatiilor tehnice de interoperabilitate (inclusiv implementarea ERTMS<sup>2</sup>), precum si faptul ca se petrec numeroase accidente feroviare la jonctiunea drum – cale ferata, modernizarea trecerilor la nivel este o prioritate majora a programului de investitii pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei, dintre care face parte si trecerea la nivel de la km KM CF 245+095 la statia Eforie Sud;

**c) Valoarea investitiei: 4 086 518.54 lei** (total general, cu TVA);

**d) Perioada de implementare propusa: 12 luni.**

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

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

4

---

<sup>2</sup> European Risk Management Strategy

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINEȘTI”.**

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

1. Trecerea la nivel de la km 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD COSTINEȘTI“

- linie c.f. neelectrificata
- latimea drumului = 7.00 m;
- traseul drumului, in curba
- unghiul de intersectie intre cele doua cai de comunicatie = 90°;
- traseul caii ferate, in aliniament;
- nu asigura romb de vizibilitate;
- carosabil trecere la nivel - dale din beton armat degradate;
- numar linii traversate – una;
- categoria functionala si denumirea drumului – str. Castelului, comuna Tuzla;
- trecere la nivel nepazita si semnalizata cu indicatoare rutiere.

Starea actuala a trecerilor la nivel este urmatoarea:

- dale degradate
- traverse in dreptul trecerii lasate si deburate
- sina uzata
- material de prindere uzat sau lipsa

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

**Situatia actuala din punct de vedere instalatii SCB (semnalizare, centralizare si bloc):**

In prezent la trecerea la nivel cu calea ferata km c.f. 245+095 situata pe linia cf 813 Bucuresti Nord – Constanta – Mangalia sunt amplasate IR de linie curenta, cale simpla, neelectrificata cu cale libera sau BLSAR - Statie de legatura CED.

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

## **MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

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

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

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

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

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

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

### **1.1. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice**

Obiectivele generale la care contribuie realizarea prezentului studiu sunt:

- imbunatatirea sigurantei traficului feroviar pe reseaua de cale ferata;
- diminuarea efectelor adverse asupra mediului;
- deplasarea in conditii de siguranta a persoanelor si bunurilor;
- eliminarea si reducerea costurilor generate de accidentele si incidentele feroviare;
- cresterea eficientei activitatii de operare si intretinere a retelei de cale ferata din Romania.
- cresterea sigurantei circulatiei feroviare, dar si a sigurantei circulatiei rutiere;
- cresterea confortului pentru vehiculele rutiere.

Obiectivul specific al proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata” – SRCF Constanta este modernizarea a 20 de treceri la nivel cu calea ferata, printre care si trecerea la nivel de la km c.f. 245+095 linia cf 813 intre statiile Eforie Sud-Costinesti.

## 2. Lucrari propuse

### Refacerea si racordarea dalelor elastice exterioare ale trecerii la nivel cu drumul

Aceste lucrari constau in:

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

Racordarea drumului la capetele dalelor exterioare ale trecerilor la nivel se va face prin frezarea stratului de uzura si binder si asternerea unui strat nou de binder BAD 22.4 LEG 50/70 - SR 13108-1 in grosime 6cm si a unui strat de uzura BA 16 RUL50/70 – SR13108-1 in grosime de 4cm.

Racordarea drumului la dalele elastice noi ale trecerii la nivel se va realiza pe distanta de 10m de o parte si de alta a trecerii, masurata de la marginea exterioara a dalei. Montarea parapetelor metalice de ghidare a vehiculelor rutiere in zona trecerii la nivel se va face conform AND 593 / 2012 nivel de protectie H1 pe lungimea de 12.00 m.

### Lucrari de linii cale ferata

Aceste lucrari constau in:

- demontarea caii ferate pe toata lungimea unde se fac sapaturi, in zona trecerii la nivel, inclusiv schimbatoarele ( sch. 1,2,3 ) din apropierea trecerii la nivel;
- sapatura pe  $L = 12 \text{ m} \times 2$  linii,  $h = 1,00\text{m}$ , intre varful schimbatorului 1 pana la joanta de calcai a schimbatorului 2, pe linia 1 si din varful schimbatorului 3 pana la calcaiul schimbatorului 2, iar pentru linia 3 din calcaiul schimbatorului 4 pe o lungime  $L = 50\text{m}$  si  $h = 1,00 \text{ m}$  masurat de la NSS cu indepartarea materialului rezultat pe toate cele 3 linii;
- pregatirea platformei de pamant cu stabilizat 6% pe o grosime 30cm si compactare in vederea asternerii straturilor superioare;
- realizarea canalului de cable din PVC pe lungimea si latimea pasajului;
- realizarea drenului; realizarea straturilor de protejare terasament, izolatoare si de portanta (geotextile+geogril);
- realizarea stratului de repartitie in grosime de 40 cm in straturi de cate 20 cm prin cilindrare (50cm pe zona treceri);
- realizarea prismului de piatra sparta sub talpa traversei in grosime de min 35cm in straturi prin cilindrare;

## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINEȘTI”.

- refacerea suprastructurii caii utilizandu-se sina noua pe traverse de beton noi si cu prinderea noua aferenta pe  $L = 30 \text{ m} \times 2$  linii,  $h = 1,00\text{m}$ , intre varful schimbatorului 1 pana la joanta de calcai a schimbatorului 2, inclusiv schimbatoarele 1 si 2 pe linia 3 si din calcaiul schimbatorului 4, pana la trecerea la nivel pe o lungime  $L= 55\text{m}$  si  $h = 1,00 \text{ m}$  masurat de la NSS cu indepartarea materialului rezultat pe toate cele 3 linii, inclusiv schimbatorul nr 4;
- corectarea niveletei existente a caii, cu asigurarea profilurilor transversale,  $L=65\text{m} \times 2$  linii si 55 pentru linia 3;
- aplanarea banchetei caii (taiere, completare, nivelare) cu aducerea acesteia la dimensiunile instructionale (pe zona rectificarii niveletei).

### Lucrari de scurgerea apelor

Se va asigura drenajul cu un dren longitudinal cu tub PEHD pe lungimea pasajului si cu sisteme de colectare. Drenul se va scurge prin camin intr-un sant executat.

### Lucrari din punct de vedere instalati

#### SCB

#### **Bariera cu dulap electronic si circuite de cale.**

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

- Dulap ermetic cu racire pasiva, clasa de protectie IP65 (conform standardului EN 60529), fara incalzitor, fara ventilator, fara aer conditionat, cu protectie suplimentara pentru compartimentul bateriilor pentru limitarea variatiilor de temperatura.
- Alimentare electrica 230 Vac cu sistem UPS compus din convertizori si redresori redundanti pentru a asigura 12,24,48 Vcc,. Temperatura de lucru:  $-40 \text{ }^\circ\text{C} - +70 \text{ }^\circ\text{C}$ .
- Baterii (12 Vcc baterii), durata de viata de minimum 10 ani, designul trebuie conceput astfel incat sa nu existe variatii rapide de temperatura de la o zi la alta sau de la zi la noapte.
- Controller electronic certificat CENLEC SIL 4 (CENELEC EN 50126, EN 50128 si EN 50129), temperatura de lucru:  $-40 \text{ }^\circ\text{C} - +70 \text{ }^\circ\text{C}$  ;

Dulapul trebuie sa contina cel puțin controllerul, sistemul acustic, sistemul UPS, sistemul necesar comunicatii (Switch, ODF), Baterii

- Semi-cumpene, electromecanisme de bariera (comanda in 12 Vcc).
- Semnale rutiere echipate cu Unitati optice – LED-uri (12Vcc, 20W).



## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

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

### Specificatii:

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

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

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

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

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

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

Sistemul va integra, fara folosirea de relee (cu exceptia Sistemului INDUSI/CDC), toate componentele aferente unei treceri la nivel: -electromecanismele de bariera, sistemul acustic, sistemul Optic bazat pe LED-uri, semnale rutiere si avarie, INDUSI, Numaratoarele de osii/CDC, Panoul de control local.

Pupitrul local din statia adiacenta va fi capabil sa controleze, sa semnalizeze si sa comande la distanta functionarea instalatiei din linie curenta.

## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

Se va prevedea un pupitru local in statia adiacenta care sa controleze, sa semnalizeze si sa comande la distanta functionarea instalatiei din linie curenta.

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

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

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

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

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

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

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

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

## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

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

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

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

### - **profilul si capacitatile de productie:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**- Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente:**

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

**- Resursele naturale folosite in constructie si functionare:** In faza de constructie:

- nisip, pietris.

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

**- Metode folosite in constructie/demolare**

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

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

**Faza de constructie:**

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

**Faza de punere in functiune si exploatare:**

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

**Faza de refacere si folosire ulterioara:**

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

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

**- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate:**

Proiectul nu are legatura cu alte proiecte existente sau planificate.

**- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:**

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

**-Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului:**

Urmare implementarii proiectului nu vor apare alte noi activitati.

**-Alte autorizatii cerute in proiect:**

Pentru lucrarile prevazute prin proiect a fost obtinut Certificatul de urbanism nr. 46/15.03.2021 si urmatoarele avize:

- SC RAJA Constanta SA;
- E-Distributie Dobrogea;
- Telekom Romania Communications SA;
- Stat Major Central;
- Ministerul Culturii –Directia Judeteana de Cultura Constanta; ➤ CNAIR SA-DRDP - Constanta.

**IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare:**

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

Proiectul prevede urmatoarele lucrari de demontare:

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

**- descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului:** pamantul rezultat din excavari va fi depozitat pe orizonturi pedologice pentru a putea fi utilizat ulterior in lucrarile de nivelare (aducerea la cota initiala) .

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

- **cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz:** nu este cazul.
- **metode folosite in demolare:** Demontarea suprastructurii cale ferata existenta cu depozitarea acesteia in vecinatatea lucrarii; Evacuare piatra sparta colmatata din corpul terasamentului si evacuare pamant umed pana la cota platformei caii.
- **detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:** nu este cazul.
- **alte activitati care pot aparea ca urmare a demolarii** (de exemplu, eliminarea deseurilor)  
Deseurile rezultate de la lucrari vor fi indepartate, cu transport si depozitare in zonele indicate de sectia L pe raza careia se afla tronsonul de linie CF.

**V. Descrierea amplasarii proiectului:**

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

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

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

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

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

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

Conform Certificat de Urbanism nr. 46/15.03.2021, terenul se afla in intravilanul localitatii Tuzla si intravilanul localitatii Eforie judetul Constanta.

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

Tipul de proprietate: domeniul public al statului, cu drept de administrare Ministerul Transporturilor si drept de concesiune Compania Nationala Cai Ferate CFR SA.

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

Folosinta actuala: cai ferate – CF, destinatia constructiilor constructii industrial si edilitare;  
Destinatia permisa: teren cu destinatie speciala.

**- areale sensibile:** Amplasamentul se suprapune partial peste limita sitului ROSPA0061 Lacul Techirghiol (arie naturala protejata cu triplu statut - sit Ramsar, sit NATURA 2000, rezervatie).

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

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

Conform cap. XII.

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

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

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

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

**a) Protectia calitatii apelor:**

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

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

Evacuarea apelor uzate: nu exista evacuari de ape uzate.

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

**b) Protectia aerului**

**Sursele de poluanti pentru aer, poluanti:**

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

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

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

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

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

- consumul de carburanti (substante poluante: NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, CO, compusi organici volatili non metanici, particule materiale din arderea carburantilor etc.);
- aria pe care se desfasoara aceste activitati (substante poluante – particule materiale in suspensie si sedimentabile);
- distantele parcurse (substante poluante - particule materiale ridicate in aer de pe suprafata drumurilor).

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

**Surse de poluanti dupa realizarea investitiei:** emisiile provenite din arderea carburantului autoturismelor/autovehiculelor care tranziteaza zona. Sunt emisii difuze, care se incadreaza in limitele prevazute.

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

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



**c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

**- Sursele de zgomot si de vibratii**

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

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

In perioada functionarii principalele surse de zgomot vor fi prezentate de: mijloace de transport care se vor deplasa in incinta statiei, manipularea marfurilor.

Valorile admisibile ale zgomotului masurate nu vor depasi 65 dB (A) conform datelor prevazute in STAS 10009/88. Se vor respecta prevederile Ordinului Ministerului Sanatatii nr.119/2014.

**-Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

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

- desfasurarea lucrarilor strict pe amplasamentul supus proiectului va determina o limitare a zgomotelor produse de trafic in zona;
- vor fi utilizate numai utilajele si vehiculele cu inspectia tehnica la zi ;
- se va respecta programul de lucru pe timpul zilei;
- drumurile publice vor fi intretinute corespunzator eliminandu-se praful sau pietrisul cu utilaje de maturat stradal eficiente si nepoluante;
- se interzice taierea vegetatiei lemnoase din vecinatatea amplasamentului; - adaptarea graficului zilnic de desfasurare a lucrarilor la necesitatile de protejare a receptorilor sensibili din vecinatate, astfel se va evita lucrul in intervalul orar 22.00-07.00 si 13.00-14.00.

- oprirea motoarelor pe timpul efectuării operațiunilor de descarcare a materialelor.

**d) Protecția împotriva radiațiilor**

- **Sursele de radiații** - Atât lucrările propuse a fi executate, cât și echipamentele folosite la executia lor nu generează radiații ionizante.
- **Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor**- Nu sunt necesare măsuri de protecție împotriva radiațiilor.

**e) Protecția solului și a subsolului**

**Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime:**

În perioada de execuție a lucrărilor propuse, sursele posibile de poluare a solului subsolului, apelor freatică și de adâncime sunt cauzate de execuția propriu-zisă a lucrărilor, traficul de șantier. Principalele surse de poluare a solului în perioada de execuție sunt reprezentate de:

- depozitarea necontrolată și pe spații neamenajate a deșeurilor rezultate din activitățile de construcții;
- scapări accidentale sau neintenționate de carburanți, uleiuri de la mijloacele de transport și de la utilajele folosite în activitățile de execuție;
- manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor;

**Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului:**

- se recomandă ca societatea care va desfășura lucrările de construcție să aibă în dotare materiale absorbante care să poată fi utilizate în cazul unor poluări accidentale cu produse petroliere (combustibil, uleiuri de motor etc.) în caz de poluare accidentală, se va interveni prompt cu material absorbant, care, după utilizare va fi recuperat în saci pvc și preluați de o firmă specializată.
- se va amenaja o zonă specială pentru depozitarea deșeurilor, astfel încât acestea să nu poată fi antrenate de vânt.
- se recomandă ca utilajele grele să deplaseze strict în zona proiectului, fără a afecta suprafețe suplimentare de teren.

**f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

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

Conform deciziei etapei de evaluare initiala nr. 158/14.04.2021 proiectul propus intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificari si completarile ulterioare. Amplasamentul se suprapune partial cu ROSPA0061 Lacul Techirghiol. Prin implementarea proiectului nu vor fi afectate obiective protejate, monumente de interes public sau zone de interes traditional.

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

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional etc.: Cea mai apropiata locuinta este la aprox. 15 m fata de obiectivul de investitii.

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

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

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

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

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**

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

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

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

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

<b>Cod</b>	<b>Tip</b>	<b>Modul de gospodarire a deseurilor</b>
01.04.08	deseuri de piatra si sparturi de piatra	predare societati autorizate
17.01.01	beton	predare societati autorizate
17.02.01	lemn	predare societati autorizate
17.04.07	metale (inclusiv aliajele lor), amestecuri metalice	predare societati autorizate
17 04 05	fier si otel	predare societati autorizate
17 04 07	amestecuri metalice	predare societati autorizate
17 05 04	pamant si pietre, altele decat cele specificate la 17 05 03	predare societati autorizate
17 09 04	amestecuri de deseuri de la constructii si demolari, altele decat cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 si 17 09 03	predare societati autorizate
20 01 08	deseuri biodegradabile	predare societati autorizate

Toate deseurile sunt incarcate direct in vagon si transportate de la locul lucrarii, nu se depoziteaza nimic pe amplasament. Este dificil de realizat o evaluare cantitativa a acestor deseuri, tehnologiile adoptate de antreprenor fiind prioritare in evaluarea naturii si cantitatii de deseuri.

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

In faza de exploatare se estimeaza ca se vor genera urmatoarele deseuri

Nr crt	Denumire deseu	Deseuri	Cantitati estimate	Mod de gospodarire
1	echipamente electrice si electronice casate, altele decat cele specificate la 20 01 21, 20 01 23 si 20 01 35	20 01 36	Cca 100 kg	Se predau operatorului autorizat pentru colectare/eliminare deseuri
2	baterii si acumulatori, altele decat cele specificate la 20 01 33	20 01 34	Cca 0.5 KG	Se predau operatorului autorizat pentru colectare/eliminare deseuri

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

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

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

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

Principiile generale ale gestionarii deseurilor sunt concentrate in asa-numita „ierarhie a gestionarii deseurilor”.

Principalele prioritati sunt prevenirea productiei de deseuri si reducerea nocivitatii lor. In ceea ce priveste deseurile nepericuloase, acestea vor fi gestionate in afara amplasamentului, anumite fluxuri de deseuri ar putea fi atat reutilizate prin reciclare, cat

si eliminate prin depozitare la depozitele de deseuri autorizate. Ori de cate ori va fi posibil, se vor depune eforturi de minimizare sau eliminare a fluxurilor de deseuri ori reutilizarea si reciclarea materiala a acestora.

Colectarea deseurilor se va realiza selectiv, pe amplasamentul proiectului vor fi amplasate containere de deseuri pentru colectarea acestora inainte de a fi transportate spre instalatia de eliminare prin firme autorizate.

Transportul deseurilor se va realiza prin firme specializate si atestate pentru transportul deseurilor nepericuloase la instalatiile de reciclare sau de eliminare specifice.

Estimarile preliminare sugereaza un flux de deseuri mai intens si implicit un tranzit mai intens al tuturor tipuri de deseuri nepericuloase in faza de constructie, iar in faza de exploatare fluxul de deseuri va fi relativ foarte redus.

Activitatile din organizariile de santier si de la nivelul fronturilor de lucru vor fi monitorizate din punct de vedere al protectiei mediului, monitorizare ce va cuprinde obligatoriu gestiunea deseurilor.

**i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase**

**- Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse:**

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

**- Modul de gospodarie a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei.** In perioada de functionare, prin natura activitatii, nu se vor folosi substante chimice periculoase.

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

Resurse naturale utilizate pentru acest proiect:

- solul utilizat in terasamente;

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

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

**a. Impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii, conservarea habitatelor naturale, a faunei si a florei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor,**

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

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

**Impactul asupra biodiversitatii, conservarii habitatelor naturale, a faunei si a florei salbatice:** In zona afectata de lucrari nu au fost identificate habitate de hranire, specii de flora si fauna de interes comunitar.

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

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

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

**Impactul asupra calitatii aerului, climei:** In perioada de executie a lucrarilor calitatea aerului poate fi afectata de emisiile de gaze de ardere provenite de la utilaje si mijloacele de transport si pulberile rezultate in urma manipularii si punere in opera a materialelor de constructii. Avand in vedere dimensiunea investitiei apreciem ca impactul emisiilor in faza de executie va fi redus ca intensitate, in timp si in spatiu. In scopul eliminarii posibilitatii dispersiei pulberilor provenite din lucrari se vor lua masuri de umectare a suprafetelor atunci cand este cazul. Lucrarile propuse a se executa prin proiect nu vor conduce la modificari ale regimului climatic.

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

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

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

## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

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

**Impactul asupra peisajului si mediului vizual:** Investitia propusa nu prezinta elemente functionale sau de alta natura care ar putea sa aduca prejudicii peisajului din zona.

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

**Extinderea impactului** (zona geografica, numarul populatiei/habitatelor/speciilor afectate): Impactul determinat pe perioada de constructie nu se va extinde in afara zonei de amplasare a proiectului si va fi nesemnificativ asupra factorilor de mediu.

**Magnitudinea si complexitatea impactului:** Proiectul in sine in etapa de construire, prezinta o magnitudine restransa, interpretata ca punctuala, prezenta la nivelul unor fronturi de lucru reduse. Suprafetele limitate la nivelul carora urmeaza a se realiza proiectul nu sunt in masura a reprezenta zone de magnitudine inalta a impactului

**Probabilitatea impactului:** un impact asupra mediului se poate manifesta in conditiile aparitiei unor situatii de poluare accidentala in cazul in care nu se iau masurile necesare.

**Durata, frecventa si reversibilitatea impactului:** Impactul generat in perioada de construire asupra solului si vegetatiei este un impact de mica durata si este reversibil. In perioada de functionare nu exista un impact asupra mediului.

Durata, frecventa si reversibilitatea impactului pe perioada de construire, durata manifestarii impactului va fi redus, inasa nu se va extinde pe intreaga durata de functionare.

**Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului:** Prin realizarea acestui proiect nu se genereaza un impact semnificativ asupra mediului si nu sunt necesare masuri speciale de protectie, nu se impun masuri de reducere sau ameliorare a impactului asupra mediului.

**Natura transfrontiera a impactului:** nu este cazul.

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

Impactul indirect - este rezultatul activitatilor de transport al materialelor de constructii, a utilajelor, deseurilor si a personalului in vederea sustinerii etapelor de modernizare. Nivelul rezultat este redus deoarece aceste activitati se desfasoara pe termen scurt.



## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

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

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

Proiectul nu se va extinde mai mult fata de suprafata destinata lucrarilor si nu va afecta nici un habitat de hranire/specie caracteristica ROSCI0061 Lacul Techirghiol. Totodata traseul cablului de legatura al barierelor automate de la trecerea la nivel km c.f. 245+095 urmareste calea ferata pe Domeniul Public al Statului acesta fiind ingropat la o adancime de 80 cm pe langa sina de cale ferata, lucrarile desfasoara in afara ariei protejate.

**Natura transfrontiera a impactului: nu este cazul, deoarece dimensiunea redusa a proiectului nu aduce implicatii la nivel teritorial cu impact transfrontiera, avand in vedere amplasamentul acestuia.**

Referitor la afectarea rutelor de migratie, implementarea obiectivului nu va afecta in vreun fel pasajul pasarilor. Desi proiectul se afla pe o ruta principala de migratie – drumul sarmatic - maritim (frecventat in special de pasari acvatice), amplasamentul este localizat pe traseul unui Drum comunal si a unei cai ferate, iar pasarile aflate in migratie zboara la inaltimi mari.

### **VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

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

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

**A. Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene:** Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implica substante periculoase, de modificare si ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea

aerului inconjurator si un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deseurile si de abrogare a anumitor directive, si altele).Proiectul propus respecta din faza de proiectare Legislatia nationala si comunitara , in sens contrar nu ar fi aprobat .

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

#### **X. Lucrari necesare organizarii de santier**

Pentru organizarea de santier nu sunt necesare lucrari suplimentare. Constructorul isi va amenaja organizarea de santier pe amplasamentul proiectului, cat mai aproape de lucrare – se va instala un container langa trecerea de nivel, pe terenul beneficiarului, astfel incat sa nu se incurce circulatia unde se vor depozita materiale necesare iar utilajele langa acest container. In perimetrul spatiului ales constructorul isi va amenaja un depozit de materiale precum si o zona de parcare utilaje. Accesul la lucrare se va face pe drumurile existente strada Castelului si DN 39.

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

Organizarea de santier va fi amplasata in afara ariei natural protejate – ROSPA0061 Lacul Techirghiol.

#### **XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si / sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:** *lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/ sau la incetarea activitatii;*

La finalizarea investitiei titularul va indeparta toate deseurile depozitate temporar pe perioada de constructie, suprafetele de teren care nu sunt ocupate de constructii vor fi acoperite cu vegetatie specifica zonei.

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

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

**XII. Anexe - piese desenate:**

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

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

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

Conform Deciziei etapei de incadrare nr. 158 din 14.04.2021, emis de APM Constanta, proiectul propus se suprapune partial cu ROPSA0061 Lacul Techirghiol, terenul este situat in intravilanul localitatilor Tuzla si Eforie Sud.

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

Proiectul prevede modernizarea trecerii la nivel intre statiile Eforie Sud-Costinesti si amplasarea unei instalatii noi de tip BAT.

Traseul cablului de legatura al barierelor automate de la trecerea la nivel km c.f. 245+095 urmareste calea ferata pe Domeniul Public al Statului acesta fiind ingropat la o adancime de 80 cm pe langa sina de cale ferata, intre zona unde se desfasoara lucrarea de pozare a cablului si aria natural protejata exista o linie de cale ferata circulata (trenul trece in aceasta zona la interval de aprox. o ora). Trebuie mentionat ca toate aceste lucrari se vor executa

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

pe amplasamentele statiilor c.f. si pe traseul caii, si nu necesita ocuparea de suprafete suplimentare de teren.

Terenul este situat in intravilanul localitatii Eforie Sud si intravilan localitatea Tuzla si este proprietatea Statului Roman, prin Ministerul Transportului, domeniu public, cu drept de concesiune CNCF „CFR” SA. Amplasarea instalatiei noi de tip BAT se va face la aceeasi pozitie kilometrica km 245+095 linia CF 812 intre statiile Eforie Sud –Costinesti.

Suprafata ocupata de lucrare este de 1500 mp necesar pentru modernizarea trecerii la nivel de la km. Eforie Sud -Costinesti si pozare cablului subteran de la trecere pana la statia Eforie Sud.

Coordonatele STEREO 70 ale amplasamentului proiectului sunt:

<b>X(m)</b>	<b>Y(m)</b>
X=792088.000	Y=286933.000
X=792094.000	Y=286959.000
X=792092.000	Y=286959.000
X=792097.000	Y=286983.000
X=792117.000	Y=287038.000
X=792139.000	Y=287078.000
X=792163.000	Y=287105.000
X=792161.000	Y=287107.000
X=792207.000	Y=287155.000
X=792235.000	Y=287179.000
X=792254.000	Y=287208.000
X=792251.423	Y=287210.061
X=792264.314	Y=287225.675
X=792285.040	Y=287253.282
X=792299.897	Y=287283.696
X=792310.551	Y=287311.566
X=792321.920	Y=287360.921
X=792326.904	Y=287404.261
X=792328.777	Y=287432.188
X=792333.000	Y=287486.000
X=792340.865	Y=287518.116
X=792347.628	Y=287515.906
X=792353.944	Y=287534.559
X=792365.130	Y=287562.081
X=792385.252	Y=287600.628
X=792427.103	Y=287673.763
X=792440.860	Y=287705.351

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**

X=792449.712 Y=287728.469  
X=792454.079 Y=287746.921  
X=792454.360 Y=287750.200  
X=792467.886 Y=287747.434  
X=792454.000 Y=287703.000  
X=792452.000 Y=287698.000  
X=792449.256 Y=287699.220  
X=792437.000 Y=287677.000  
X=792432.000 Y=287666.000  
X=792433.202 Y=287664.798  
X=792420.605 Y=287641.913  
X=792418.808 Y=287643.348  
X=792403.403 Y=287617.605  
X=792384.000 Y=287581.000  
X=792387.000 Y=287579.000  
X=792389.000 Y=287576.000  
X=792365.007 Y=287528.733  
X=792354.000 Y=287479.000  
X=792352.000 Y=287428.000  
X=792350.000 Y=287378.000  
X=792352.000 Y=287351.000  
X=792350.014 Y=287335.314  
X=792346.000 Y=287320.000  
X=792343.283 Y=287299.135  
X=792335.000 Y=287287.000  
X=792318.042 Y=287256.518  
X=792301.000 Y=287230.000  
X=792291.000 Y=287214.000  
X=792235.000 Y=287152.000  
X=792182.000 Y=287092.000  
X=792183.000 Y=287090.000  
X=792161.000 Y=287062.000  
X=792140.000 Y=287027.000  
X=792126.000 Y=286986.000  
X=792122.000 Y=286973.000  
X=792119.000 Y=286955.000  
X=792115.000 Y=286954.000  
X=792108.000 Y=286927.000  
X=792102.000 Y=286896.000  
X=792097.000 Y=286870.000

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**

X=792090.000 Y=286831.000  
X=792085.000 Y=286795.000  
X=792079.175 Y=286771.957  
X=792066.000 Y=286700.000  
X=792064.000 Y=286688.000  
X=792058.000 Y=286645.000  
X=792055.000 Y=286636.000  
X=792053.000 Y=286601.000  
X=792053.000 Y=286584.000  
X=792052.000 Y=286536.000  
X=792051.000 Y=286502.000  
X=792051.000 Y=286484.000  
X=792048.341 Y=286442.617  
X=792047.169 Y=286415.234  
X=792046.850 Y=286384.781  
X=792046.358 Y=286341.132  
X=792045.385 Y=286310.965  
X=792045.871 Y=286191.754  
X=792070.376 Y=286190.143  
X=792070.000 Y=286184.000  
X=792068.571 Y=286152.003  
X=792067.000 Y=286131.000  
X=792065.000 Y=286085.000  
X=792062.000 Y=286032.000  
X=792053.000 Y=286033.000  
X=792049.000 Y=285971.000  
X=792051.000 Y=285900.000  
X=792088.707 Y=285904.713  
X=792073.084 Y=285833.838  
X=792061.530 Y=285803.420  
X=792044.460 Y=285796.260  
X=792023.380 Y=285846.540  
X=792013.510 Y=285889.120  
X=792009.830 Y=285921.060  
X=792009.530 Y=285963.130  
X=792012.070 Y=286003.480  
X=792029.880 Y=286285.560  
X=792033.610 Y=286433.250  
X=792034.620 Y=286573.140  
X=792038.010 Y=286671.370

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**

X=792045.572 Y=286708.090  
X=792047.980 Y=286707.814  
X=792048.912 Y=286712.840  
X=792047.798 Y=286713.158  
X=792053.274 Y=286754.825  
X=792053.977 Y=286759.780  
X=792064.448 Y=286806.077

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

Proiectul se afla amplasat partial in:

- **Aria de protectie avifaunistica ROSPA 0061 Lacul Techirghiol** instituita prin HG nr. 1284 din 24.10.2007 privind declararea ariilor de protectie speciala avifaunistica ca parte integranta a retelei ecologice europene Natura 2000 in Romania, cu modificarile si completarile aduse prin HG 971/2011;

Aria de protectia avifaunistica ROSPA 0061 Lacul Techirghiol gazduieste efective importante ale unor specii de pasari protejate.

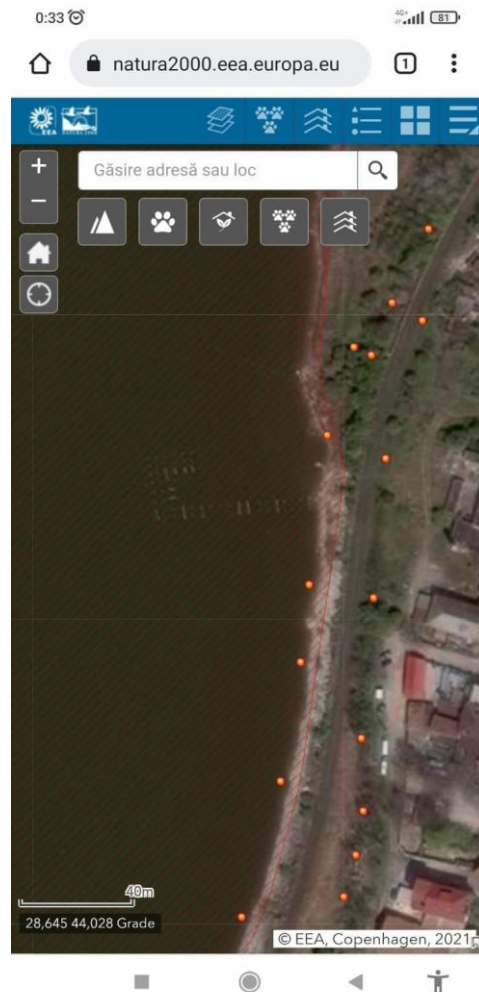
Conform datelor avem urmatoarele categorii:

- a) numar de specii din anexa 1 a Directivei Pasari: 38
- b) numar de alte specii migratoare, listate in anexele Conventiei asupra speciilor migratoare (Bonn): 50
- c) numar de specii periclitare la nivel global: 5 Situl este important pentru populatiile cuibaritoare ale speciilor urmatoare: *Ixobrychus minutus* *Himantopus himantopus* Situl este important in perioada de migratie pentru speciile: *Larus minutus* *Sterna albifrons* *Philomachus pugnax* *Larus melanocephalus* *Pelecanus onocrotalus* *Ciconia ciconia* *Charadrius alexandrinus* Situl este important pentru iernat pentru urmatoarele specii: *Oxyura leucocephala* *Branta ruficollis* *Anser erythropus* *Larus minutus* *Phalacrocorax pygmaeus* *Cygnus cygnus* *Mergus albellus* *Anser albifrons* *Larus ridibundus* *Podiceps nigricollis* In perioada de migratie situl gazduieste mai mult de 20.000 de exemplare de pasari de balta, fiind sit RAMSAR. SOR: Sit desemnat ca IBA conform urmatoarelor criterii elaborate de BirdLife International: C1, C2, C3, C4, C6.

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

In urma investigatiilor din teren efectuate pe amplasamentul proiectului nu au fost identificate speciile de avifauna de interes conservativ pentru care a fost desemnata aria de protectia avifaunistica ROSPA 0061 Lacul Techirghiol.

**Conform coordonatelor Stereo amplasamentul proiectului se suprapune cu aria natural protejata dar lucrarile aferente proiectului NU au legatura cu aceasta si NU se desfasoara in aria natural protejata.**



Imagine cu zona de suprapunere cu aria natural protejata



**Descrierea faunei și florei identificate pe amplasament:**

Zona de suprapunere (conform coordonatelor stereo) cu aria natural protejată este reprezentată de malul lacului Techirghiol care este amenajat cu pietris. Pe malul amenajat există un stufăriș rar și specii de arbuști (*Salix* sp., *Ailanthus altissima*) fără valoare conservativă. Nu au fost identificate cuiburi de specii de avifaună protejate.

Pe malul lacului pot fi întâlnite în căutare de hrană următoarele specii: *Alcedo atthis*, *Nycticorax nycticorax*, *Anas crecca*, *Ardea cinerea*, *Egretta alba* la o distanță de aprox. 100 metri față de proiect.

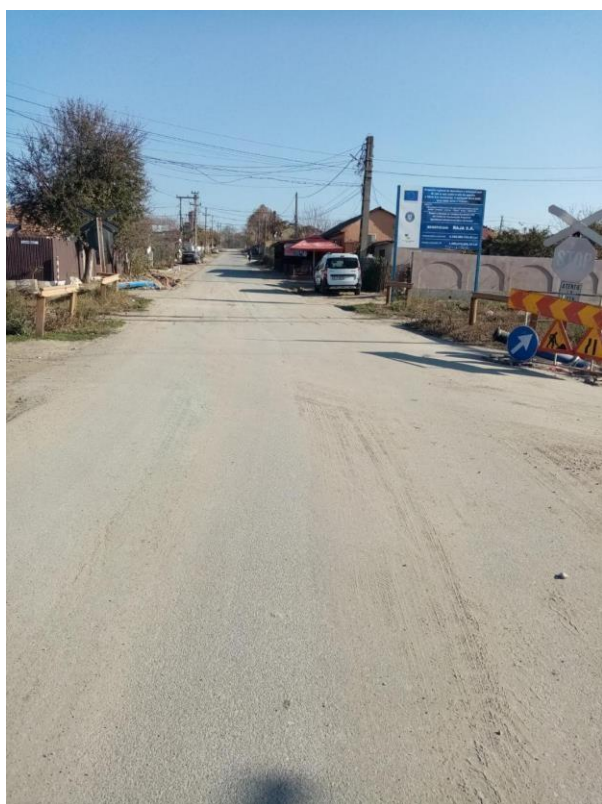
Pe amplasamentul unde se vor efectua lucrările, habitatul este unul exclusiv antropic, elementele de flora și fauna sunt slab reprezentate atât din punct de vedere cantitativ cât și calitativ, diversitatea biologică fiind foarte scăzută, reprezentative sunt speciile de plante ruderales care sunt prezente pe marginea drumului: *Amaranthus retroflexus*, *Capsella bursa pastoris*, *Setaria viridis*, *Conyza canadensis*, *Sinapis arvensis*, *Polygonum convolvulus*, *Lepidium draba*, *Conium maculatum*, *Convolvulus arvensis*, *Cynodon dactylon*, *Plantago lanceolata*, *Reseda lutea*, *Dactylis glomerata*, *Lolium perenne*, *Chenopodium strictum*, *Polygonum aviculare*, *Xanthium italicum*, *Cichorium intybus*, *Arctium lappa*, *Rumex acetosella*, *Xanthium strumarium*.

Speciile de plante de importanță conservativă (specii de plante enumerate în: anexele O.U.G. nr. 57/2007 cu modificările și completările ulterioare, anexele Directivei 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de fauna și flora sălbatică, listele roșii naționale și Cartea roșie a plantelor Vasculare din România, specii de plante amenințate sau periclitate conform clasificării zoologice I.U.C.N.) și habitatele de interes comunitar sunt absente de pe suprafața amplasamentului analizat.

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**



Imagini amplasament



Imagine – cale ferata

**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**



**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**



**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE  
SUD - COSTINESTI”.**



**MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.**



Imagine amplasament proiect

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

Proiectul nu are legatura directa si nu este necesar pentru managementul ariilor protejate de interes comunitar din zona.

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

Avand in vedere ca lucrarea din vecinatatea ariei protejate (ingroparea cablului de alimentare) se va efectua cu un singur utilaj (excavator) iar durata de executie a acesteia are un termen limitat (1 luna) si tinand cont ca lucrarile se desfasoara in afara ariei protejate respectiv la o distanta de 15 m fata de aceasta iar intre zona de amplasare a proiectului si aria naturala protejata exista o linie de cale ferata circulata (trenul trece in aceasta zona la interval de aprox. o ora) consideram ca proiectul MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI” are un impact nesemnificativ asupra ariei de protectie avifaunistica ROSPA 0061 Lacul Techirghiol.

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

**Impactul cumulativ in etapa de construire** – In analiza impactului cumulat au fost luate in considerare urmatoarele tipuri de proiecte care se desfasoara in aria natural protejata: proiectele de infrastructura dezvoltate de UAT Techirghiol, proiecte de constructie de locuinte, pensiuni turistice, Proiectul Regional de dezvoltare a infrastructurii de apa si apa uzata din aria de operare a S.C. RAJA S.A. Constanta, derulat prin Programul Operational Infrastructura Mare, toate proiectele se implementeaza in intravilanul localitatilor in zone antropizate.

Atat proiectul Modernizarea Trecerii la Nivel Km. 245+095 Linia 813 intre Statiile Eforie Sud - Costinesti cat si proiectul Regional de dezvoltare a infrastructurii de apa si apa uzata din aria de operare a S.C. RAJA S.A. Constanta care este in derulare in zona proiectului au ca scop la finalizarea lucrarilor asigurarea mijloacelor de conformare cu directivele Comisiei Europene si respectarea legislatiei nationale privind protectia mediului.

**- Pe site-ul APM Constanta nu au fost identificate alte proiecte aflate in procedura de reglementare in zona proiectului supus analizei, de aceea impactul cumulat exercitat asupra ROSPA0061 nu va fi semnificativ mai mare fata de cel actual deoarece lucrarile sunt punctuale, limitate ca timp si se desfasoara la nivelul unor fronturi de lucru reduse.**

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

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

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

**Impactul cumulativ in etapa de dezafectare** – Nu sunt prevazute lucrari de dezafectare. Impactul cumulat exercitat asupra Siturilor Natura 2000 va fi nesemnificativ, deoarece amplasamentul este inclus intr-o zona deja antropizata in care interventia umana este tot mai prezenta.

## MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI”.

### Concluzii:

- conform coordonatelor Stereo amplasamentul proiectului se suprapune cu aria natural protejata dar lucrarile aferente proiectului NU au legatura cu aceasta si NU se desfasoara in aria natural protejata;
- amplasamentul proiectului se afla intr-o zona antropizata, trecerea de tren este in interiorul localitatii Tuzla, iar cablul de alimentare va fi amplasat de-a lungul liniei de cale ferata Constanta-Mangalia, in afara ariei natural protejate;
- in ceea ce priveste impactul cumulat exercitat asupra sitului Natura 2000 nu va fi semnificativ mai mare fata de cel actual deoarece lucrarile sunt punctuale, limitate ca timp si se desfasoara la nivelul unor fronturi de lucru reduse.
- pe amplasamentul proiectului nu se regasesc habitate de hranire si specii de avifauna de interes comunitar ce ar putea fi afectate de implementare proiectului;
- proiectul nu implica in nici un fel utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologica.
- avand in vedere ca lucrarea din vecinatatea ariei protejate (ingroparea cablului de alimentare) se va efectua cu un singur utilaj (excavator) iar durata de executie a acesteia are un termen limitat (1 luna) si tinand cont ca lucrarile se desfasoara in afara ariei protejate iar intre zona de amplasare a proiectului si aria natural protejata exista o linie de cale ferata circulata (trenul trece in aceasta zona la interval de aprox. o ora) consideram ca proiectul MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. 245+095 LINIA 813 INTRE STATIILE EFORIE SUD - COSTINESTI” are un impact nesemnificativ asupra ariei de protectie avifaunistica ROSPA 0061 Lacul Techirghiol;

Datele/informatiile privind impactul potential al proiectului asupra masurilor minime specifice de conservare detaliate si comunicate de A.N.A.N.P, pentru ROSPA 0061 Lacul Techirghiol si respectiv parametrii care ar trebui luati in considerare la evaluarea impactului, au fost incluse in tabelul agreat cu COM (Comisia Europeana) si contine inclusiv masurile aferente stabilite in mod specific pentru fiecare specie/habitat (anexa tabel excel).

*Proiectul “MODERNIZAREA TRECERII LA NIVEL KM. km 245+095 INTRE STATIILE EFORIE SUD COSTINESTI – intravilan Tuzla si Eforie” nu este amplasat intr-o zona de hranire/reproducere pentru speciile de pasari protejate, nu reprezinta bariere in calea migratiei pasarilor iar prin implementarea proiectului nu vor fi ocupate noi suprafete ce ar putea fi folosite ca locuri de hranire sau de reproducere de catre speciile de avifauna reprezentative pentru ROSPA0061 Lacul Techirghiol.*



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

**Nu este cazul.**

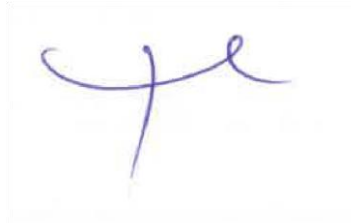
**PROIECTUL NU SE REALIZEAZA PE APE SI NU ARE LEGATURA CU  
APELE.**

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

Anexam prezentului Memoriu de prezentare Anexa circulara 4654 in care se detaliaza impactul potential al proiectului asupra tuturor speciilor si habitatelor caracteristice siturilor Natura 2000.

Intocmit<sup>3</sup>

MIHAELA IRINA ILIUTEANU PFA



---

<sup>3</sup> Conform prevederilor Memoriului tehnic aprobat pus la dispozitie de catre beneficiar