**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA**

PROIECT

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

**Nr.** **xx din 19.04.2024**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **C.N. C.F.-CFR SA-SUCURSALA REGIONALĂ CF CONSTANȚA,** cu sediul in Judetul Constanța, Municipiul Constanța, str. Aleea Albăstrelelor, nr. 10A, înregistrată la Agenţia pentru Protecţia Mediului Constanţa cu nr. 1171 din 29.01.2024, în baza Legii nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare,

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de 10.04.2024 că proiectul: **„REABILITAREA ȘI ELECTRIFICAREA LINIEI CF 816, PALAS-PORT A, CONSOLIDARE TUNEL KM 224+670 – 225+160 PENTRU A ASIGURA AL DOILEA ACCES FEROVIAR ÎN PORRTUL CONSTANȚA””, amplasata in judetul Constanta, Municipiul Constanța, Linia 814 Palas-Port A / linia 816 Palas Port A**, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului**.

**Justificarea prezentei decizii:**

**Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:**

a) proiectul propus **intra** sub incidenţa Legii nr. 292/2018. privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului,Anexa II, punctul 3, litera b); punctul 13, litera a);

b)proiectul **nu intră** sub incidenţa art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare;

c) proiectul propus **nu intră** sub incidenţa prevederilor art. 48 şi 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările şi completările ulterioare,

d) în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018:

1. **Caracteristicile proiectelor:**

La identificarea caracteristicilor proiectelor se iau în considerare următoarele aspecte:

1. Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Amplasamentul proiectului

Proiectul are ca punct de început km 222+000 (stația Palas), iar punctul final este km 225+600 (stația Constanța Port A) și este situat exclusiv pe teritoriul Municipiului Constanța.

Punctul de început se află în stația Palas, iar punctul final al proiectului se află la cca. 335 m de ieșirea din tunelul Palas.

***Situația existentă***

a) Linia CF Palas - Constanţa Port A a fost linie neelectrificată, dublă, centralizată, cu semnalizare SCB, în debleu cu înălţimea de la 0 la 25,0 m. Linia de cale ferată Palas-Constanța Port A se racorda din stația Palas, având o lungime de 3,6 km, de la km 222+000 (staţia Palas) până la km 225+600 (stația Constanța Port A).

Datorită inundațiilor din luna iulie 1992, circulația în tunel a fost oprită, iar linia de cale ferată a fost dezafectată.

b) Tunelul de cale ferată (km 224+670 – km 225+160) cu o lungime de 490,0m , subtraversează calea ferată dublă 813 Constanţa-Mangalia, DN39 Constanţa-Mangalia, străzi şi diverse conducte de termoficare, gaze, canalizare, alimentare cu apă de pe teritoriul Municipiului Constanţa.

Tunelul Palas are o secțiune transversală la intrados, semi-circulară la partea de sus, cu o rază de 4,2m, şi dreptunghiulară la partea de jos cu înălțimea de 1,95m și lățimea de cca. 8,0m.

În decursul anilor, căptuşeala tunelului a fost penetrată de infiltraţii care au provocat fenomene de exfoliere şi degradări, culminând cu desprinderi de moloane din boltă. Infiltraţiile din pânza freatică, la care s-au adăugat cele din reţelele edilitare de apă potabilă şi canalizare, s-au amplificat an de an favorizând crearea de goluri şi tasări în umplutura neomogenă de la extradosul căptuşelii. Tunelul Palas este amplasat în Municipiul Constanța în zona portului vechi sub cartierul Abator.

***Lucrări proiectate***

Proiectul implică realizarea liniei de cale ferată simplă electrificată, reabilitarea tunelului existent și prelungirea acestuia cu 200,0 m pentru cale ferată simplă spre stația Palas. Lucrările la tunel nu influențează construcțiile supraterane din zona de influență a acestuia.

Linia de cale ferată va fi reproiectată pentru cale simplă electrificată și dotată cu instalație BLAI + ERTMS.

Traseul proiectat urmărește configurația traseului existent, permițând circulația trenurilor cu o viteză de maxim 50 km/h.

Tabel comparativ: linia existentă – linia proiectată

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Linia de cale ferată** | **Linia existentă** | | | **Linia proiectată** | | |
| **început**  **traseu** | | **final**  **traseu** | **început**  **traseu** | **final**  **traseu** | |
| **Linia de cale ferată Palas – Constanța Port A inclusiv tunelul Palas** | **km 222+000**  (stația Palas) | | **km 225+600**  (stația  Constanța Port A) | **km 222+000**  (stația Palas) | **km 225+600**  (stația  Constanța Port A) | |
| **Total lungime traseu existent=3,6 km** | | | **Total lungime traseu proiectat=3,6 km** | | |
| **Tunel de cale ferată**  **(tunelul Palas)** | **km 224+670** | **km 225+160** | | **km 224+470** | | **km 225+160** |
| **Total lungime tunel existent=490,0m** | | | **Total lungime tunel proiectat=690,0m** | | |

**Suprafețe de teren ocupate definitiv**

Suprafața totală ocupată de lucrări este de 250.535 m2 (25,05 ha).

*Lucrările propuse a se executa* sunt lucrări corespunzătoare următoarelor specialități:

* ***Suprastructură feroviară,***
* ***Lucrări de consolidări,***
* ***Tunel de cale ferată,***
* ***Instalații de semnalizare feroviară,***
* ***Instalații de electrificare a liniei de cale ferată (energoalimentare, linie de contact și protecția instalațiilor din cale și vecinătate),***
* ***Lucrări de protecția mediului.***

**Lucrările de suprastructură feroviară** constau în proiectarea liniei de cale ferată cu suprastructură tip 60, pe traverse din beton echipate cu prindere elastică. În profil transversal substratul căii va fi realizat din materiale granulare, va avea 40 cm grosime și va fi armat la bază cu geogrile. La baza substratului pentru o bună hidroizolare se va așterne un material geocompozit cu bentonită, iar pentru zona de la intrare și iesire din tunel pe o lungime de 50,0m, umplutura până la nivelul substratului căii se va realiza din balast stabilizat cu ciment.

Pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice și de infiltrație s-au prevăzut drenuri longitudinale și șanțuri din beton de o parte și de alta a liniei de cale ferată.

**Lucrări de consolidări**

* demolări lucrări de consolidări existente;
* consolidare platformă c.f. cu balast stabilizat, înainte de tunel, L=50,0m;
* consolidare platformă c.f. cu balast stabilizat, după tunel, L=50,0m.

Rigole acoperite, executate monolit

Aceste tipuri de lucrări de scurgere a apelor s-au proiectat în zonele în care spaţiul este limitat, pentru a evita volumele mari de săpătură şi amprizele mari (în zona pasajului superior și în fața zidurilor de sprijin existente la intrarea în tunel).

Rigolele s-au amplasat cu capacul la nivelul platformei c.f., la o distanţă variabilă faţă de axul c.f. și se vor executa monolit, pe tronsoane de 2,5m lungime.

Lucrarea se va executa din aval spre amonte cu asigurarea scurgerii apelor. Se execută săpăturile la adăpostul sprijinirilor. Se montează apoi cofrajele, armăturile pentru rigole și barbacanele, după care se toarnă betonul, pe tronsoane de 2,5m lungime. Între tronsoanele de rigolă se vor realiza rosturi de separaţie din două foi de carton bitumat (sau alte produse similare).

Apele din rigole vor fi evacuate în șanțuri de beton monolite.

Șanț ranforsat monolit

Şanţul ranforsat din beton monolit, cu dren în spate, s-a proiectat pentru susţinerea săpăturilor efectuate la piciorul taluzului stabil, colectarea şi evacuarea apelor superficiale de pe versanţi şi de pe platforma liniei c.f. sau a apelor de infiltraţie de la piciorul taluzului.

Şanţul ranforsat se va executa pe tronsoane de 2,50m lungime, între tronsoane realizându-se rosturi de separaţie din două foi de carton bitumat (sau alte produse similare). El are înălţimea maximă de 2,0m şi este prevăzut cu dren în spate.

Săpăturile pentru execuția șanțului se realizează la adăpostul sprijinirilor până la atingerea cotei din proiect. Lucrările se vor executa din aval în amonte, cu asigurarea scurgerii apelor.

În spatele şanţului ranforsat se va executa un dren longitudinal cu lăţimea 0,40m. Realizarea drenului se va face pe măsura demontării sprijinirilor malului de săpătură.

Taluzul de săpătură de deasupra zidului se va amenaja și se va proteja cu pământ vegetal de 15,0 cm grosime, însămânțat.

Zid de sprijin de debleu, din beton armat, fundat direct

Zidul de sprijin proiectat se va executa pe tronsoane de 5,0m, alternativ, din două în două tronsoane. Săpăturile pentru fundaţii se vor executa în puţuri, la adăpostul sprijinirilor, până la atingerea cotei de fundare. Se va turna betonul în fundaţia zidului aderent la pereţii săpăturii. Înălțimea elevației zidului variază de la 2,0m la 4,0m.

Între tronsoanele zidului se vor executa rosturi verticale de separaţie din două foi de carton bitumat (sau alte produse similare).

Pentru colectarea apei, pe radierul drenului se va monta un tub PVC perforat la partea superioară. Pentru scurgerea apelor din drenul zidului în şanţul din fața acestuia se vor monta barbacane din ţevi PVC.

Filtrul drenului se va realiza din material geotextil neţesut care se va aşterne pe radierul drenului peste tubul PVC, pe peretele săpăturii şi se va întoarce peste umplutura drenantă sub capacul drenului.

La partea superioară a zidului, în spatele acestuia, este prevazută o rigolă longitudinală din beton cu rolul de a prelua apele de pe taluzul amonte. Apele din rigolă se vor descărca la capetele zidului, prin intermediul unui casiu pe taluz, în șanțurile proiectate.

În faţa zidului se va realiza şanţul de platformă, cu adâncimea de 50,0cm. Taluzul de săpătură de deasupra zidului se va amenaja și se va proteja cu pământ vegetal de 15,0cm grosime, însămânțat.

Sprijinire cu piloți de beton armat, dispuși pe un rând

Lucrări de sprijinire cu piloți de beton armat, s-au prevăzut pe ambele părți al căii ferate, pe zonele de debleu înalt.

S-au proiectat piloți cu diametrul de 1200mm/1500mm, dispuși pe un rând, la o distanţă constantă faţă de axul c.f. proiectat.

Între piloții de beton armat, pentru colectarea și evacuarea apelor din spatele sprijinirii se va realiza o zidărie uscată din piatră brută cu barbacane la bază. La capetele sprijinirii se vor executa ziduri întoarse.

În faţa lucrării de sprijinire și a zidului mască se va realiza drenul longitudinal proiectat la marginea platformei căii sau șanțul din beton monolit.

În spatele grinzii de solidarizare a piloților, pe anumite zone, s-au prevăzut rigole longitudinale de scurgere a apelor cu rolul de a prelua apele de pe taluzul amonte. Apele din rigolă se vor descărca la capetele sprijinirii, prin intermediul casiurilor pe taluz.

Zid de sprijin din beton armat, fundat indirect, pe două rânduri de piloți forați

Aceste lucrări de sprijinire, fundate indirect, s-au prevăzut pe ambele părți al căii ferate, pe zonele de debleu foarte înalt, înainte de intrarea în tunel.

Zidurile din beton armat vor avea înălţimea elevaţiei de maxim 5,0 m.

De asemenea, tot în spatele zidului, pentru asigurarea scurgerii apelor către barbacane, se va turna un beton. Pentru evacuarea apelor din spate, zidul de sprijin va fi prevăzut cu barbacane din PVC.

Pe taluzul de săpătură dinspre versant se va așterne un material geotextil de separație și filtrare. Apoi se va realiza o umplutură drenantă din pietriş până în zid. Capacul drenului se va executa din argilă compactată.

La partea superioară a zidului, în spatele acestuia, este prevăzut un șanț longitudinală din beton cu rolul de a prelua apele de pe taluzul amonte. Apele din acesta se vor descărca, prin intermediul casiurilor, la capetele zidului.

În fața zidului și a grinzii de solidarizare, pe taluzul de săpătură se va realiza un pereu de beton armat.

Aproape de intrarea în tunel, pentru reducerea amprizei și colerarea lucrărilor cu cele proiectate la tunel, lucrarea de consolidare se va apropia de axul c.f. Continuitatea lucrărilor de scurgere a apelor din fața acestora se va asigura prin intermediul rigolelor acoperite, monolite.

Structură de pământ armat

Structura de sprijin de debleu se va executa din balast și se va arma cu geogrile uniaxiale, din polietilenă de înaltă rezistenţă.

Se va realiza apoi o umplutură din pământ stabilizat, conform profilului tip, asigurându-se panta de 3% către exterior. Pe suprafaţa astfel amenajată se va aşterne un material geotextil cu rol de separaţie. Se va așterne apoi primul rând de geogrile.

Pentru evitarea scurgerii balastului prin plasa sudată, se va interpune un strat de geotextil nețesut care se va fixa pe interiorul plasei.

Fața văzută a structurii de pământ armat se va proteja cu pământ vegatal însămânțat, în grosime de 20,0cm.

La partea superioară a structurii se va realiza panta transversală de 3% spre exterior.

Lucrări de consolidări proiectate

| **Nr.**  **crt.** | **km**  **început** | **km sfârșit** | **Tip lucrare** | | **Distanța față de ANPIC** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **stânga** | **dreapta** |
|  | 222+193 | 222+532 | șant ranforsat | - | 4,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 3,5 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+382 | 222+532 | - | zid de sprijin din beton armat  (cu dren în față) | 4,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 3,5 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+414 | 222+473 | rigolă din beton armat acoperită | rigolă din beton armat acoperită | 4,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 3,5 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+532 | 222+703 | - | sprijinire cu piloți piloți de beton armat dispuși pe un rând | 3,9 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,1 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+705 | 222+838 | - | sprijinire cu piloți piloți de beton armat dispuși pe un rând | 3,8 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,0 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+815 | 222+942 | rigolă din beton armat acoperită | - | 3,8 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,1 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+896 | 223+132 | - | sprijinire cu piloți piloți de beton armat dispuși pe un rând | 3,6 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,3 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 222+942 | 223+479 | sprijinire cu piloți piloți de beton armat dispuși pe un rând | - | 3,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,5 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 223+030 | 223+440 | structură de pământ armat cu geogrile | - | 3,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,5 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 223+479 | 223+635 | zid de sprijin din beton armat | - | 3,1 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 4,8 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 223+659 | 224+157 | - | zid de sprijin din beton armat | 2,8 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,1 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 223+682 | 224+000 | zid de sprijin din beton armat | - | 2,8 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,1 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 224+000 | 224+473 | sprijinire cu piloți de beton armat  dispuși pe două rânduri | - | 2,3 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,5 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 224+157 | 224+212 | - | șant ranforsat din monolit | 2,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,4 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 224+212 | 224+332 | - | zid de sprijin din beton armat | 2,4 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,4 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 224+332 | 224+473 | - | sprijinire cu piloți de beton armat  dispuși pe două rânduri | 2,3 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,6 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |
|  | 224+379 | 224+473 | structură de pământ armat cu geogrile | - | 2,3 km față de ROSPA0076 Marea Neagră și 5,6 km față de RONPA0376 Valea lui Traian |

Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului s-au proiectat cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor provenite din precipitații.

Lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale constau din:

* șanțuri de platformă din beton;
* drenuri longitudinale pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane.

Drenurile au fost poziționate în funcție de poziția stâlpilor liniei de contact, astfel încât să permită continuitatea scurgerii apelor prin tuburile de colectare.

Drenurile vor fi realizate cu tuburi PEHD și protejate cu geotextil cu rol de filtrare.

Umplutura de deasupra tubului va fi din pietriș spălat sort 8-32 mm. Peste geotextil se va așterne pietriș spălat sort 32-63 mm.

Drenurile sunt ferite de colmatare prin amplasarea materialului geotextil drenant pe toată suprafața săpăturii pentru dren, inclusiv deasupra, unde se petrec cele două margini ale geotextilului.

Pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice și de infiltrație s-au prevăzut drenuri longitudinale și șanțuri din beton de-o parte și de alta a liniei după cum urmează:

Pe partea dreapta a liniei de cale ferată:

* dren longitudinal de platformă cu lungimea de 1669.0m, începe de la km 221+994.40 și se descarcă în șanț de beton la km 223+659.0;
* șanț de beton cu lungimea de 500.0m, începe de la km 223+659.0 și se descarcă în șanț ranforsat la km 224+157.30;
* șanț ranforsat cu lungimea de 55.0m, începe de la km 224+157.3 și se descarcă în șanț de beton la km 224+212.30;
* șanț de beton cu lungimea de 260.0m, începe de la km 224+212.30 și se descarcă în canal colector ape de infiltrații la km 224+472.50;
* dren longitudinal de platformă cu lungimea de 309.0m, începe de la km 225+473.0 și se descarcă în rețeaua de canalizare existentă la km 225+166.30.

Pe partea stânga a liniei de cale ferată:

* șanț ranforsat cu lungimea de 340.0m, începe de la km 222+193.0 și se descarcă în șanț de beton la km 222+532.15;
* șanț de beton cu lungimea de 285.0m, începe de la km 222+532.15 și se descarcă în rigolă acoperită la km 222+815.0;
* rigolă acoperită cu lungimea de 128.5m, începe de la km 222+815.0 și se descarcă în șanț de beton la km 222+942.20;
* șanț de beton cu lungimea de 1527.0m, începe de la km 222+942.20 și se descarcă la km 224+472.50.

**Lucrările privind tunelul de cale ferată pentru linie simplă** presupun execuția unei căptușeli interioare pe tot conturul acestuia și a radierului, cu coborârea niveletei, pentru înscrierea gabaritului de electrificare pentru linie simplă și hidroizolarea pe tot conturul tunelului. În exteriorul tunelului la capătul spre stația Palas se va realiza prelungirea acestuia pe o lungime de 200,0 m (km 224+470), iar la capătul spre stația Constanța Port A se propun lucrări de reabilitare a portalului (km 224+160).

Se vor realiza lucrări de colectare a apelor din exterior de la intrare și se vor dirija către canalele din interior și rezolvarea scurgerii apelor la ieșire pentru a evita stagnarea apelor.

**Semnalizări, centralizări feroviare, linia de contact, protecție instalații și energoalimentare**

Redeschiderea liniei 816 între stația PALAS și PORT CONSTANȚA grupa A necesită și lucrări de executat la instalația de semnalizare din stația Port A.

Redeschiderea circulației spre Palas implică: montarea semnalelor de circulație și a electromecanismelor de macaz, a echipamentelor exterioare aferente circuitelor de cale, introducerea instalațiilor BLA/BLAI spre PALAS, modificarea instalației CED pentru adaptarea la noua configurație a dispozitivului de linii.

Instalație BLAI va fi nouă pentru linia curentă Palas – Constanța Port Zona A și rețeaua de cabluri aferentă. Modificarea softului și hardului instalației CE existente în stația Palas pentru preluarea echipamentelor adăugate și introducerea sistemului ERTMS pe linia curentă Palas – Constanța Port Zona A. Viteza de circulație proiectată va fi de 50 km/h.

Redeschiderea circulației spre Palas implică:

* remontarea semnalelor de circulație;
* montarea semnalelor de intrare dinspre Palas;
* montarea de electromecanisme de macaz;
* montarea de semnale de manevră și opritori;
* montarea echipamentelor exterioare aferente circuitelor de cale,
* introducerea instalațiilor BLA/BLAI spre Palas,
* modificarea instalației CED pentru adaptarea la noua configurație a dispozitivului de linii sau introducerea în instalația CE din Port A.

**Lucrări de protecția mediului:**

Pentru realizarea investiției au fost prevăzute următoarele lucrări:

* colectarea și evacuarea apelor meteorice și de infiltrație prin intermediul drenurilor longitudinale și a șanțurilor din beton dispuse de o parte și de alta a liniei;
* separatoare de hidrocarburi - pentru epurarea apelor pluviale potenţial contaminate în punctele de descărcare din sistemul de drenaj. Proiectul prevede instalarea a 2 separatoare de hidrocarburi, care vor asigura valori ale concentrațiilor de produse petroliere în apele pluviale sub valorile limită stabilite de NTPA 001/2005;
* utilizarea geogrilelor și a geotextilelor cu rol de filtrare, separare și protecție;
* prinderea elastică a șinei, șina sudată fără joante – ce are ca efect diminuarea nivelului de zgomot;
* decontaminarea solului contaminat cu produse petroliere pe intervalele cuprinse între km 222 +700 – km 222+900 și respectiv zona km 224+275 – km 224+670;
* gestionarea deșeurilor generate în perioada de execuție;
* refacerea cadrului natural.

Decontaminare sol contaminat cu produse petroliere

Analizate de sol efectuate au evidențiat sectoare din lungul liniei de cale ferată contaminate cu produse petroliere astfel:

* în zona km 222 +840 au fost identificate concentrații de produs petrolier până la adâncimea de aprox. 1,0m (zona 1);
* în zona km 224+540 au fost identificate concentrații de produs petrolier până la adâncimea cuprinsă între 2,10m și 3,80m (zona 2).

Anterior executării proiectului, se vor realiza lucrări de decontaminare ce vor consta în următoarele etape:

* identificarea nivelului de poluare a solului prin prelevare de probe conform unui plan de prelevare, pe zonele 1 și 2 mai sus identificate. Analiza probelor și compararea rezultatelor cu valorile maxim admise (prag de alertă/prag de intervenție - conform Ordin nr.765/1997 pentru aprobarea Reglementării evaluării poluării mediului);
* întocmirea planului de excavare ce cuprinde delimitarea suprafețelor și adâncimilor identificate a fi contaminate;
* excavarea solului contaminat conform planului de excavare;
* decontaminare solului in situ după excavare sau transportul acestuia conform H.G. nr.1061/2008 cu ajutorul unor operatori autorizaţi pe un amplasament deținut de operatorul autorizat;
* solul (încadrat ca deşeu: codul 17 05 03\* - pământ şi pietre/balast cu conţinut de substanţe periculoase) se va decontamina, conform normelor, cu substanţe specifice, de către operatori autorizaţi.

La finalizarea procesului se va verifica eficiența procesului de decontaminare prin prelevarea unor probe de sol și analiza chimică a acestuia pentru a identifica eventualele concentrații de impurificatori. Valorile obținute se vor compara ca valorile limită stabilite de Ordinului M.A.P.P.M. nr.756/1997.

Organizarea de şantier necesară executării lucrărilor de reabilitare va cuprinde:

* platformele de parcare ce vor fi amenajate în interiorul organizării de şantier vor fi dotate cu sisteme de colectare ape pluviale,
* birouri realizate din compartimente metalice prefabricate tip "container" amplasate pe platforme betonate ce pot fi P+E în funcţie de necesităţile de personal,
* container tip sanitar (grup sanitar – wc, apă curentă, săpun, etc.),
* racordarea la utilităţi apă, energie, etc.,
* magazie cu: unelte, scule, dispozitive, utilaje şi mijloace necesare în procesul de execuţie a lucrărilor, special amenajată, din hale metalice, amplasate în interiorul şantierului, bine delimitat cu iluminat permanent,
* depozit temporar - unde vor fi stocate materialele (materiale noi de construcţie, materiale scoase din cale, deşeuri, etc.),
* suprafeţele de depozitare vor fi stabilizate la nivel de fundare în vederea asigurării capacităţii portante adecvate pentru scopul lor, vor fi împrejmuite şi păzite (după caz în funcţie de destinaţia şi tipul de material) pentru a delimita zonele.

Organizarea de șantier precum și depozitul de materiale și deșeuri se realizează pe terenuri aparținând titularului lucrărilor.

Suprafețe ocupate temporar (în ampriza căii ferate)

|  |  |
| --- | --- |
| **Tip lucrări** | **Suprafața ocupată temporar**  **(m2)** |
| Organizări de șantier | 550,0 |
| Depozit de materiale și deșeuri | 200,0 |
| **TOTAL (m2)** | 750,0 |

*Situația utilităților tehnico-edilitare existente*

Linia de cale ferată este supratraversată de pasajele superioare de la km 222+870 și la km 225+207 și de urmatoarele rețele de utilități:

* km 222+842 conducte apă;
* km 222+893 conducte termoficare;
* km 223+230 conducte cu combustibil;
* km 223+900 conducte cu combustibil.

Tunelul Palas între km 224+670 și km 225+160 este supratraversat de conducte de canalizare și apă potabilă.

Rețelele de utilități existente care interferează cu traseul liniei de cale ferată reabilitată vor fi protejate și/sau relocate funcție de situația din teren conform normelor în vigoare.

**Alimentarea cu apă**

*În perioada de execuție*, necesarul de apă va fi asigurat, de către Antreprenor din surse locale existente.

*În perioada de exploatare*, alimentarea cu apă nu este necesară.

**Evacuarea apelor uzate**

*Perioada de execuție:*

Apele uzate menajere vor fi dirijate prin intermediul rețelei interne de canalizare a organizării de șantier la rețeaua de canalizare existentă.

În cazul utilizării toaletelor ecologice se vor încheia contracte cu operatori autorizați pentru curățarea periodică a acestora.

*Perioada de operare:*

Apele pluviale vor fi dirijate prin intermediul sistemului de drenuri longitudinale și / sau șanțuri și vor fi descărcate după o prealabilă epurare prin intermediul decantoarelor separatoare de hidrocarburi.

b) cumularea cu alte proiecte existente si/sau aprobate – alte proiecte de dezvoltare urbana, infrastructura feroviara, infrastructura edilitara, etc.

c) utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității – nu este cazul.

d) producţia de deşeuri – în perioada lucrărilor de executie rezultă deşeuri specifice activităţii de construire, ce vor fi gestionate conform OUG nr. 92/2021 privind regimul deseurilor *aprobată cu modificări prin Legea nr. 17/2023*:

* deșeuri menajere (cod 20 03 01) rezultate din activitatea personalului implicat în lucrare,
* deșeuri de amestecuri metalice (cod 17 04 07) rezultate ca urmare a realizării lucrărilor,
* deșeuri din material plastic (cod 17 02 03) – cantități reduse, reprezentate în principal de resturile materialelor de construcții confecționate din plastic,
* deșeuri de ambalaje fără conținut de substanțe periculoase (hârtie/carton, plastic, lemn, metal) (cod 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 04) rezultate de la diverse materiale de construcții ce vor fi furnizate în organizarea de șantier,
* pământ și piatră (cod 17 05 04) rezultate din săpatură – recuperate la lucrare sau puse la dispoziția autorităților locale pentru utilizare,
* deşeurile lemnoase (cod 17 02 01) vor fi selectate, fiind reutilizate în funcţie de dimensiuni ca accesorii şi elemente de sprijin în lucrările de construcţii sau predate operatorilor autorizați pentru valorificare;
* uleiuri uzate (cod 13 02 06\*) – rezultate în urma operațiilor de întreținere și reparații a utilajelor implicate în lucrările de execuție vor fi predate unităților specializate care asigură mentenanța. De asemenea filtrele de ulei uzate rezultate în urma operațiilor de întreținere și reparații a utilajelor implicate în lucrările de execuție se vor preda centrelor care asigura mentenanța în vederea eliminării;
* anvelopele uzate vor fi depozitate în locuri special amenajate, iar antreprenorul le va preda operatorilor autorizați pentru colectare și transport sau centrelor de colectare, arderea lor fiind interzisă.
* beton – 17.01.01.

e) poluarea și alte efecte nocive: emisiile, zgomotul şi vibraţiile sunt cele produse prin funcţionarea utilajelor specifice în perioada lucrărilor.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform cunoștințelor științifice:

● Proiectul propus nu va emite dioxid de carbon (CO2), protoxid de azot (N2O), metan (CH4) sau orice alte gaze cu efect de sera.

●Proiectul propus nu implica activitati de exploatare a terenurilor, de schimbare a destinatiei terenurilor sau de silvicultura (de exemplu despaduriri) care ar putea duce la cresterea emisiilor.

g) riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice): lucrarile de constructie, nu implica utilizarea unor substante sau tehnologii care sa prezinte risc de contaminare si poluare a aerului.

**2. Amplasarea proiectelor**

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:teren intravilan, categoria de folosinta : constructii edilitare si industriale si constructii anexa, avand destinatia stabilita prin planurile de urbanism si amenajarea teritoriului aprobate zona ZRT2-zona transporturi pe cale ferata (conform CU nr. 3264/08.12.2023 eliberat de Primaria Municipiului Constanta).

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurilor, apa si biodiversitatea) din zona și din subteranul acesteia: nu este cazul.

c) capacitatea de absorbţie a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: – nu este cazul.

ii) zone costiere și mediul marin: nu este cazul.

iii) zonele montane şi forestiere: nu este cazul.

iv) rezervaţii și parcuri naturale: nu este cazul.

v) zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate de statele membre în conformitate cu Directiva 92/43/CEE și cu Directiva 2009/147/CE: nu este cazul.

vi) zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute în dreptul Uniunii și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri: nu este cazul**.**

vii) zonele cu o densitate mare a populației: Municipiul Constanta.

viii) peisaje si situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:

* situare în zonă protejată conform Listei monumentelor istorice anexă la Ordinul 2.361/12.07.2010 al Ministrului culturii și patrimoniului cultural național: cod LMI: CT-I-s-A-02555, Necropola orașului anticTomis, perimetru delimitat de strada Iederei, Bd-ul Aurel Vlaicu de la intersecția cu Bd-ul 1 Mai, strada Cumpenei, strada Nicolae Filimon, Bd-ul Aurel Vlaicu până la Pescărie – la sud de Mamaia, malul mării și portul comercial; fosta Gară Maritimă, cod LMI: CT-II-m-B-02783, Bursa veche, azi clădire birouri cod LMI: C-II-m-B-02784, Silozurile Anghel Saligny (3) cod LMI: CT-II-a-A-02786, Farul vechi Carol I cod LMI: CT-II-m-A-02782, conform Listei monumentelor istorice anexă la Ordinul ministrului culturii nr. 2828/24.12.2015 pentru modificarea anexei nr.1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice actualizate și a Listei monumentelor istorice dispărute.
* În zonă există un obiectiv cu valoare de patrimoniu cultural – Valul de piatră, înscris în Lista Monumentelor istorice cu indicativul CT-I-m-A-02559.09. Terenul ocupat de acest obiectiv este considerat zonă protejată iar zona cu suprafața de rază min 100,0 m în jurul acestui val este reglementată ca zonă de protecție a obiectivului cultural.

**3. Tipurile si caracteristicile impactului potenţial**

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la punctele 1 si 2 din prezenta anexă, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la articolul 3 alineatul (1), și ținând seama de:

a) importanta și extinderea spațială a impactului (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată): nu este cazul.

b) natura impactului: redus.

c) natura transfrontaliera a impactului: proiect fără impact transfrontalier.

d) intensitatea și complexitatea impactului: în perioada de execuție impactul asupra mediului este redus și temporar, riscul potențial de poluare a solului fiind dat de pierderi accidentale de carburanți sau lubrefianți de la vehicule si utilaje.

e) probabilitatea impactului: redusă, urmare a argumentelor menţionate la punctele a si b.

f) debutul, durata, frecvenţa şi reversibilitatea preconizate ale impactului: impactul asupra mediului va exista în perioada desfăşurării lucrărilor.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente si/sau aprobate: proiecte de dezvoltare edilitara, feroviara, urbana.

h)posibilitatea de reducere efectivă a impactului: ***prin respectarea următoarelor condiții de realizare a proiectului:***

* împrejmuirea corespunzătoare a zonelor de lucru, montarea de avertizoare, etc;
  + organizarea de şantier se va realiza în afara ariilor naturale protejate din zona, astfel încât impactul generat de aceasta asupra factorilor de mediu pe timpul derulării lucrărilor prevăzute prin proiect să fie cât mai redus;
  + materialele necesare executării lucrărilor propuse se depozitează în locuri bine stabilite, amenajate corespunzător, în vederea prevenirii poluării solului/subsolului;
  + managementul deşeurilor generate în urma execuţiei lucrărilor prevăzute în proiect se va realiza în conformitate cu legislaţia specifică de mediu şi va fi în responsabilitatea titularului proiectului, astfel:
* deşeurile municipale amestecate generate în perioada lucrărilor de construcţii vor fi colectate, stocate temporar în pubele şi eliminate la un depozit autorizat cu acceptul operatorului de depozit;
* deşeurile industriale reciclabile rezultate în perioada lucrărilor de construcţii (metalice, hârtie şi carton, plastic, etc.) vor fi colectate, stocate temporar pe tipuri, în recipiente speciale, în vederea valorificării prin societăţi autorizate specializate;
* referitor la gestionarea deșeurilor din construcții și demolări, în conformitate cu OUG nr. 92/2021, *aprobată cu modificări prin Legea nr. 17/2023*, titularii pe numele cărora au fost emise autorizaţii de construire şi/sau desfiinţare potrivit prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, au obligaţia să gestioneze deşeurile din construcţii şi desfiinţări, astfel încât să atingă un nivel de pregătire pentru reutilizare, reciclare şi alte operaţiuni de valorificare materială, inclusiv operaţiuni de rambleiere care utilizează deşeuri pentru a înlocui alte materiale, de minimum 70% din masa deşeurilor nepericuloase provenite din activităţi de construcţie şi desfiinţări, cu excepţia materialelor geologice naturale definite la categoria 17 05 04 din anexa la Decizia Comisiei din 18 decembrie 2014 de modificare a Deciziei 2000/532/CE de stabilire a unei liste de deşeuri în temeiul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European şi a Consiliului.
* în conformitate cu OUG nr. 92/2021, *aprobată cu modificări prin Legea nr. 17/2023*, titularul autorizaţiei de construire/desfiinţare emise de către autoritatea administraţiei publice locale, centrale sau de către instituţiile abilitate să autorizeze lucrările de construcţii cu caracter special are obligaţia de a avea un plan de gestionare a deşeurilor din activităţi de construire şi/sau desfiinţare, după caz, prin care se instituie sisteme de sortare pentru deşeurile provenite din activităţi de construcţie şi desfiinţare, cel puţin pentru lemn, materiale minerale - beton, cărămidă, gresie şi ceramică, piatră, metal, sticlă, plastic şi ghips pentru reciclarea/reutilizarea lor pe amplasament, în măsura în care este fezabil din punct de vedere economic, nu afectează mediul înconjurător şi siguranţa în construcţii, precum şi de a lua măsuri de promovare a demolărilor selective pentru a permite eliminarea şi manipularea în condiţii de siguranţă a substanţelor periculoase pentru a facilita reutilizarea şi reciclarea de înaltă calitate prin eliminarea materialelor nevalorificabile.
* In conformitate cu OUG nr. 92/2021, *aprobată cu modificări prin Legea nr. 17/2023*, titularii pe numele cărora au fost emise autorizaţii de construire şi/sau desfiinţări trebuie să raporteze anual la APM, până la 30 aprilie a anului următor celui pentru care se raportează, conformarea cu art. 17 alin. (7) şi măsurile adoptate potrivit art. 31 alin. (1);
* In conformitate cu OUG nr. 92/2021, *aprobată cu modificări prin Legea nr. 17/2023*, gestionarea deşeurilor trebuie să se realizeze fără a pune în pericol sănătatea populaţiei şi fără a dăuna mediului, în special:

a) fără a genera riscuri de contaminare pentru aer, apă, sol, faună sau floră;

b) fără a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosurilor; şi

c) fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.

* in urma realizarii lucrarilor din cadrul acestui proiect deseurile rezultate ( beton, pamant, piatra) vor fi transportate si depozitate in spatii special amenajate, si vor fi ridicate de catre o unitate prestatoare de servicii de salubrizare, pe baza unui contract incheiat de firma care executa proiectul.
* deseurile rezultate vor fi tinute strict sub control printr-o depozitare corespunzatoare precum si o asigurare corespunzatoare a starii tehnice a utilajelor folosite pentru depozitare. Se vor evita efectele negative asupra factorilor de mediu sensibili: sol si apa subterana.
* se interzic lucrările de reparații și întreținere a autovehiculelor în cadrul organizării de șantier; acestea se vor realiza în unități autorizate și corespunzător dotate ;
* se va asigura spălarea roților autovehiculelor pe platforme prevăzute cu sisteme de decantare a apelor uzate rezultate, astfel încât să se evite transferul de pământ pe drumurile publice;
* se interzice stocarea temporară şi depozitarea carburanţilor și substanţelor periculoase în zona aferentă amplasamentului;
* se interzice spălarea utilajelor/vehiculelor în zona aferentă amplasamentului;
* se interzice afectarea sub orice forma a vecinătăților amplasamentului studiat;
* în mod obligatoriu, accesul utilajelor, autovehiculelor, orice transport greu se va desfășura cu măsuri de protecție și/sau ocolire a zonelor rezidențiale;
* se vor asigura utilitățile necesare pentru realizarea lucrărilor în bune condiții (sursă apă potabilă, facilități igienico-sanitare, inclusiv toalete ecologice pentru personal, etc.);
* la terminarea lucrărilor, executantul are obligaţia curăţării zonelor afectate de orice materiale şi reziduuri, a refacerii solului în zonele unde acesta a fost afectat de lucrările de excavare, depozitare de materiale, staţionare de utilaje, în scopul redării în circuit la categoria de folosinţă deţinută iniţial;
* se interzice poluarea solului cu carburanți, uleiuri rezultate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor și mijloacelor de transport în timpul construcției datorită funcționării necorespunzătoare a acestora;
* indicatorii de calitate ai apelor uzate evacuate în reteaua de canalizare oraseneasca se vor încadra în limitele impuse de H.G. nr. 188/2002 anexa 2 – NTPA 002/2002, modificat și completat cu H.G. nr. 352/2005;
* se va respecta SR nr. 10009/2017 – Acustică - Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant, coroborat cu art.16, alin.(1) din anexa la Ordinul nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;
* se vor lua măsuri pentru diminuarea emisiilor de pulberi în zona șantierului prin umectarea spațiului de lucru sau acoperirea pe cât posibil a acestuia, în vederea respectării STAS 12574/1987-Calitatea aerului în zone protejate;
* se vor respecta normele de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației, aprobate cu Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014;
* în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018, alin. (3) si (4), la finalizarea lucrărilor se va notifica APM Constanța, in vederea verificării respectarii prevederilor deciziei etapei de încadrare; Procesul-verbal întocmit în aceasta situaţie se anexează şi face parte integrantă din procesul-verbal de recepţie la terminarea lucrărilor;;
* titularul proiectului are obligaţia de a notifica în scris autoritatea competentă pentru protecţia mediului despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea deciziei etapei de încadrare şi anterior emiterii aprobării de dezvoltare;
* *la finalizarea lucrarilor se va inainta la Agentia pentru Protectia Mediului Constanta raportarea privind evidenta deseurilor generate ca urmare a desfasurarii lucrarilor de construire/desfiintare.*

**Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situaţia în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condiţiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligaţia de a notifica autoritatea competentă emitentă.**

Orice persoană care face parte din publicul interesat şi care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanţial, actele, deciziile ori omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

Se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente şi orice organizaţie neguvernamentală care îndeplineşte condiţiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanţă odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanţei de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului au obligaţia să solicite autorităţii publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorităţii ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoştinţa publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligaţia de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluţionare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită şi trebuie să fie echitabilă, rapidă şi corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi ale Legii nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV, ŞEF SERVICIU A.A.A,**

**Celzin LATIF Lavinia Monica ZECA**

###### Întocmit,

**Consilier Camelia COSTACHE**

Nota: redactat in 3 exemplare.